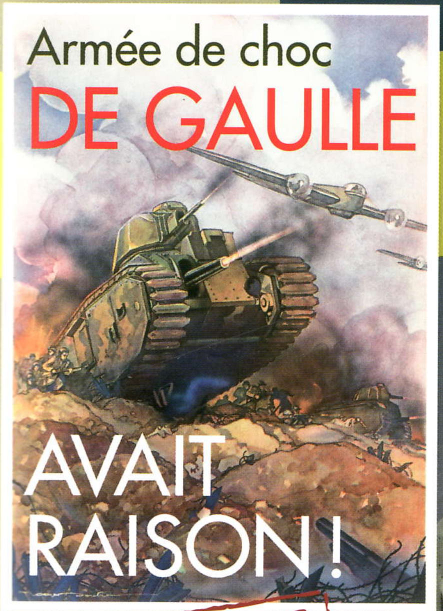
Histoire de Guerre Blindés & Matériel
L 17839 - 85 - F: 6,90 € - RD
Belgique: 7,90 €. Canada: 8,20 C$. Luxembourg: 7,10 €. Maroc: 66,00 DH

GBM

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel

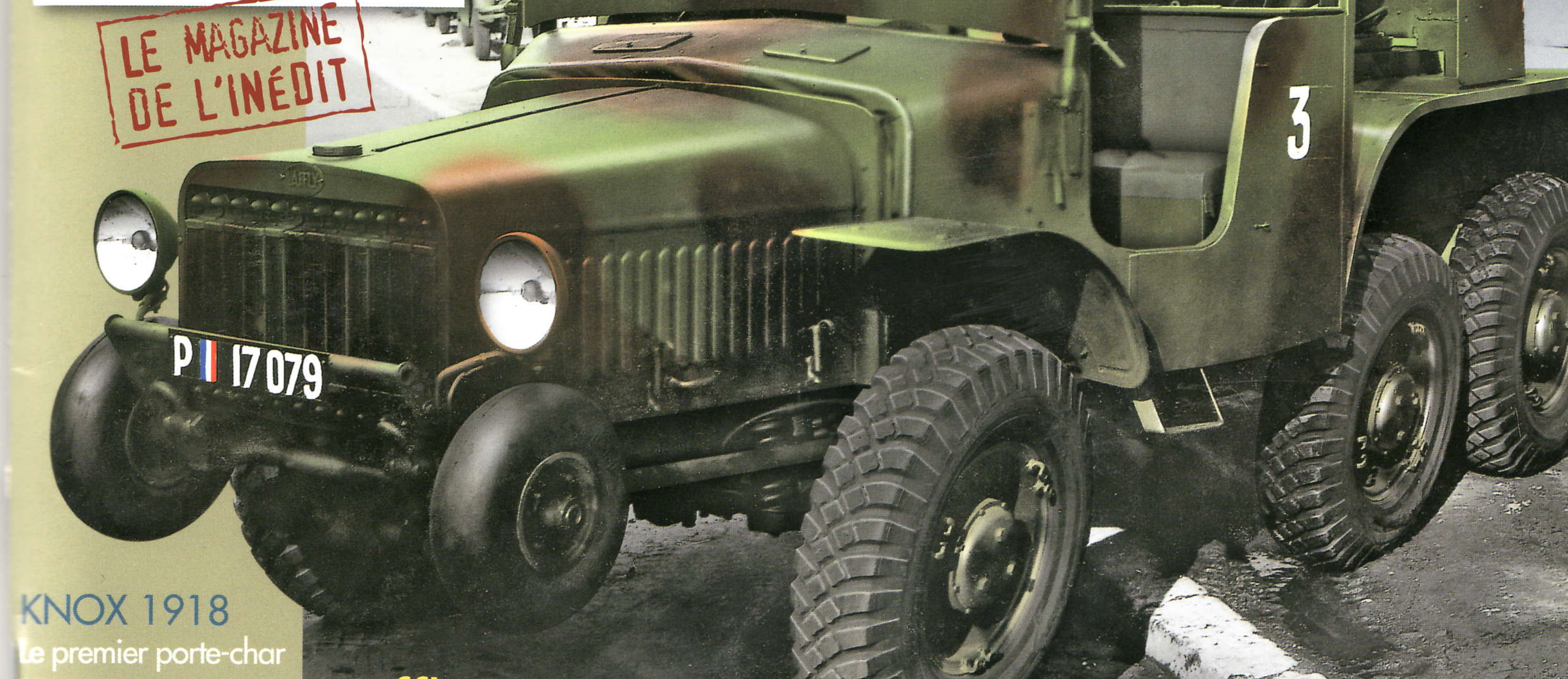
85
Octobre Novembre Décembre 2008
www.blindes-materiel.com



Armée de choc DE GAULLE AVAIT RAISON !

INDISPENSABLE L'index hyper-détaillé des 12 premiers numéros

LE MAGAZINE DE L'INÉDIT



KNOX 1918
Le premier porte-char

Laffly W 15 TCC
CHASSEUR DE CHARS

MAROC
Les essais de l'AMD Panhard

BAROUD 40
Le 7^{e} BCC sous Sedan

14-18
Les gros canons de marine

NOUVEAUTÉ

CHEMIN DES DAMES

L'album souvenir du front de l'Aisne

Durant toute la 1re Guerre mondiale, le département de l'Aisne fut le témoin de terribles batailles. La plus tristement célèbre d'entre-elles, celle du Chemin des Dames en 1917, reste gravée dans le marbre du souvenir français. En marge de l'étude détaillée des opérations militaires, le présent ouvrage va ouvrir ses pages sur une évocation du premier conflit mondial dans cette région du Laonnois et du Soissonnais, en puisant aux sources même de la mémoire. En complément de leurs écrits, ceux qui ont vécu la tragédie de 14-18 l'avaient déjà fixée en des milliers de photographies. Les images, inédites dans leur grande majorité, et complétées d'objets et de reliques soigneusement sélectionnées, ont été rassemblées et commentées uniquement dans le but de transmettre intact le patrimoine qui nous est échu.

CHEMIN DES DAMES
Gérard LACHAUX
L'album souvenir du front de l'Aisne
144
LA BATAILLE DES TROIS PLATEAUX
LA PERCÉE DE VON BŒHN
L'ÉTÉ SUR LE PLATEAU

- **196 pages**
- **23 x 32 cm**
- **400 photos env.**
- **42,95 €**

Bon de commande page 47

www.blindes-materiel.com

GBM

Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

85

OCTOBRE
NOVEMBRE
DÉCEMBRE
2008

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat 01 40 21 18 26

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, S. Ferrard, R. Fontbonne, G. François, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, G. Mazy, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet 01 40 21 18 22
Aurélie Saintecroix 01 40 21 07 08

DÉPARTEMENT COMMERCIAL (FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva 01 40 21 15 33
Responsables commerciaux : Christine Vichy 01 40 21 75 34
Nathalie Toutain 01 40 21 15 39
Arnaud de la Salle a.delasalle@ histecoll.com
Attachée commerciale : Priscilla Mirel 01 40 21 06 04

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Sanaa Himri, Laudine Aimé
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Mathieu Plessinger, Eric Micheletti, Jean-Pierre Parlange, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, A.Thers, Jean-L. Viau.
DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosque : Sordiap.
Contact : Laurent Charrié, 01 42 36 80 92. E-mail : lcharrie@sordiap.fr
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections,* SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212
N° ISSN : 1956 - 2497

Traitement de l'image : Studio graphique A&C / Julien Ghys
Impression : Léonce Deprez, zone industrielle, 62620 Ruitz
Printed in France/Imprimé en France
© Copyright Histoire & Collections 2008.

Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

6
A la une Laffly W 15 TCC

22
Idées De Gaulle vers l'armée de choc

72
Motorisation 14-18 Tracteurs Knox

39
Indispensable L'index de GBM

58
Terrain et opérations Le 7e BCC

76
Maroc Prototype AMD Panhard

48
Artillerie Canons de marine de l'ALT

EDITORIAL

GBM DEVIENT TRIMESTRIEL…

Chers abonnés, chers lecteurs,

Autant commencer par cette nouvelle. Maintenant, en voici les raisons, sans langue de bois.

En ma qualité de président-directeur général d'*Histoire & Collections*, je me dois avant tout à mon entreprise ; et il m'est nécessaire de libérer plus de temps pour la conduite des affaires et la politique rédactionnelle d'ensemble.

Précisément, *Histoire & Collections* lance, au moment même de la sortie de ce numéro de **GBM**, un nouveau magazine bimestriel sur l'histoire des blindés des principaux belligérants (Allemagne, États-Unis, Grande-Bretagne, Union Soviétique, etc.). Ce magazine, qui s'appelle **TANK ZONE** (sous-titre ***BLINDÉS • CANONS • MOTEURS***), comprend des sujets français (dans le premier numéro, *l'artillerie divisionnaire en 1940* et *les automitrailleuses en Indochine 1945-1954*), car j'ai voulu que la France soit présente *aussi*, et largement, dans un magazine d'H&C à sujets internationaux.

Mais d'autre part, je ne veux à aucun prix modifier la politique rédactionnelle de **GBM** que vous aimez et que j'aime, et je veux aussi continuer d'apporter à **GBM** ce soin infini que vous percevez dans chacune de ses pages. Or, ce soin requiert, c'est logique, un temps infini de réalisation, que je tiens à assurer personnellement.

… MAIS C'EST PROVISOIRE !

C'est pourquoi, face à cet ensemble de données, j'ai pris la décision de trimestrialiser *provisoirement* **GBM**, le temps d'installer notre nouveau titre, le temps aussi d'organiser les nouveaux contours de notre rédaction.

Pour **GBM**, rien ne change au niveau des abonnements, qui continuent d'être pris pour six numéros. Et rien ne change, bien sûr, quant à son contenu : toujours la qualité optimale, et toujours une focalisation sans partage sur vos, sur *nos*, sujets favoris qui en font la spécificité.

Ce numéro renferme, en pages centrales, l'index des deux premières années. Une étape considérable. Déjà l'œuvre prend ses contours, nous avons des années devant nous. Et je fais mienne cette phrase que je lis en bas de presque tous vos courriers : oui, *longue vie à* ***GBM*** *!*

François Vauvillier

PROCHAIN NUMÉRO : **GBM 86** le 30 décembre

GBM
85
Armée de choc DE GAULLE AVAIT RAISON !
INDISPENSABLE L'index hyper-détaillé des 12 premiers numéros
LE MAGAZINE DE L'INÉDIT
Laffly W 15 TCC
CHASSEUR DE CHARS
14-18

En couverture.
Deux « monstres sacrés » à la une de ce numéro. Au plan matériel, le mythique chasseur de chars Laffly qui obtiendra d'importants succès en quelques jours de campagne. Et au plan des idées, une analyse détaillée des écrits de Charles de Gaulle en 1934 sur l'« armée de métier » dont il eut fallu doter notre pays.
(Photo coll. F. Vauvillier, mise en couleurs L. Lecocq)

Histoire de Guerre
Histoire de GUERRE & BLINDÉS MATÉRIEL

VOS RÉACTIONS, VOS

Tout est parfait

Je profite de mon réabonnement pour féliciter la rédaction de **GBM**. La qualité des illustrations, les photos inédites, la précision des textes, tout est parfait. Verra-t-on un jour une étude sur l'ARL 44 et le matériel de 39-40 réutilisé à la Libération ?

Gilles Bouchard, 12520 Aguessac

FV Merci pour ces compliments. Voilà des suggestions qui sont loin d'être écartées, dans la mesure où la filiation directe existe.

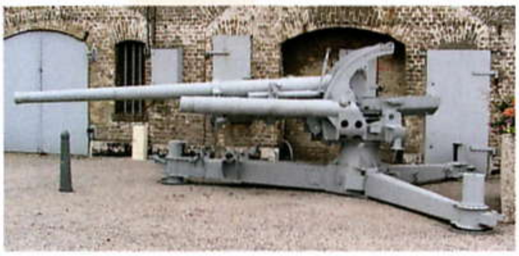
Habitant Bray-Dunes

Je me permets de vous contacter pour dire un grand bravo à Érik Barbanson pour son article sur le 2e GRDI. Habitant Bray-Dunes, j'ai particulièrement apprécié son article et les photos de ma ville. J'ai reconnu pratiquement tous les endroits où les photos avaient été prises à l'époque.

Étant amateur d'histoire militaire locale, vous pouvez imaginer mon contentement. Je joins à l'attention de tous les lecteurs la photo d'un canon de 90 mm CA Mle 1939 français qui mérite d'être signalé. Un grand merci pour votre revue et longue vie à **GBM**.

Didier Lauvergeon, 59 Bray-Dunes

Ce très rare CANON DE 90 MM CA MODELE 1939 qui eut été le « 88 français » est exposé au musée de Dunkerque, dans la courtine du Bastion 32.
(Photo D. Lauvergeon)



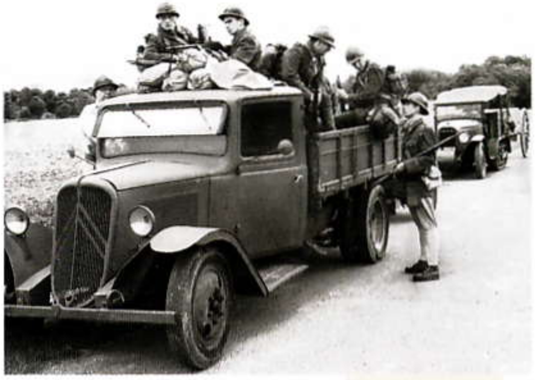
C'était le 17e GRCA

C'est toujours avec impatience que j'attends et avec bonheur que je lis **GBM**.

Tout petit erratum au n° 83, dans l'article sur l'escadron Somua du 4e cuirassiers, page 56, le chef d'escadrons de La Sayette était au 17e GRCA (groupe d'escadrons motorisés, 11e CA) et non au 15e.

Frédéric Guidicelli (d'Alsace via internet, site grca.free.fr)

FV Merci Frédéric, et à bientôt j'espère dans nos pages avec un article sur l'un de nos groupes de reconnaissance, GRDI ou GRCA. Le choix d'un GR mixte hippo-moto (les plus nombreux et représentatifs) donnerait à **GBM** un élément équestre bienvenu.



L'association THIÉRACHE HISTOIRE VIVANTE était présente les 6 et 7 septembre au fort de Condé-sur-Aisne (02) pour son week-end de reconstitution. Au programme : campement, manœuvres, présentation de la vie des soldats français en 1940 et d'un hôpital de campagne, tandis que Laurent et David conduisaient leur Citroën type 23 *(photo)* et Citroën-Kégresse P 17 *(arrière-plan)* auquel avait été attelé un superbe 75 prêté par l'association MÉMOIRE DE LA GRANDE GUERRE. Contact pour THV : thv62ri@infonie.fr, tél. 06 81 05 45 48.
(communication de Stéphane Lemmen)

Le V 10 M est passé par Montgenèvre

Un petit message rapide au sujet du Laffly V 10 M publié dans **GBM** 84 page 68. Le cliché, effectivement pris dans le Briançonnais, montre le village de Montgenèvre, à quelques centaines de mètres de la frontière italienne. L'engin évolue entre le village et les pentes du fort Maginot du Janus (flûte, j'évoque le Tome 4...).

Alain Hohnadel (co-auteur de *La Ligne Maginot*)

Souvenirs d'enfance au Catelet

Je viens d'acheter le n° 84 de votre revue **GBM**. C'est vraiment très bien et il me retrempe dans mon enfance. En effet j'habitais à 4 km du Catelet, exactement à Bellicourt. Mon père avait là une ferme et, de septembre 1939 à mai 1940, nous avons hébergé le 8e cuirassiers de Saint-Germain-en-Laye, doté d'AMD Panhard.

J'étais très jeune mais je trouvais le matériel bien entretenu, performant, prêt à l'emploi. J'étais souvent en compagnie de l'inverseur lors des manœuvres presque quotidiennes. Quand je suis revenu de l'« évacuation », en septembre 1940, il ne restait au Catelet que le B 1 *bis Mistral* en lieu et en l'état de votre photo, derrière la VL qui a brûlé et qui a mis le feu à la maison ; et de l'autre côté du pont, les débris de la pièce antichar allemande. Le tout a dû être ferraillé en mai-juin 1941.

Pierre de Ruyck, 27110 Crosville-la-Vieille

Cocktail Distribution

En temps réel

Toutes les informations sur nos nouveautés et + de 24 000 références en :

- Maquettes, Figurines
- Miniatures de collection
- Trains électriques
- Environnement
- Slot

sur :

www.cocktaildistribution.fr
Abonnez-vous à notre Newsletter

Ce site est un des soutiens que nous apportons à nos clients professionnels en France et dans de nombreux pays

e-mail : contact@cocktaildistribution.fr

Distribution exclusive aux détaillants

ORGANISATION - UNITÉS - CARTES - ORDRES DE BATAILLE

Le Forum des historiens passionnés
Les discussions autour des articles de GBM

Armée de Terre Française 1940
ATF 40
HTTP://WWW.ATF40.FR

Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM
(Détail de la couverture de La Science et la Vie, janvier 1940)

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

De Belgique, avec ferveur

Si je me permets de vous écrire, c'est pour vous féliciter du niveau toujours meilleur (si c'est possible) de votre revue. En ce qui concerne l'armée belge, vos derniers numéros ont encore réussi à m'apprendre et j'ai lu les livres proposés du général Chaix (*Fallait-il entrer en Belgique ?*) et de Jacques Belle (*Il fallait rester en Belgique*), qui sont tous les deux rédigés de manière rigoureuse et passionnants. Un petit détail : sur vos cartes, vous mentionnez les divisions de chasseurs ardennais comme « *CA* ». Vous comprendrez que la confusion avec « *corps d'armée* » est facile. Pourquoi ne pas utiliser les abréviations en vigueur : ChA, et DChA pour les divisions ? Continuez à nous offrir ce que l'on ne trouve pas ailleurs. Longue vie à **GBM**.

Thierry Laroche, B-6840 Neufchâteau

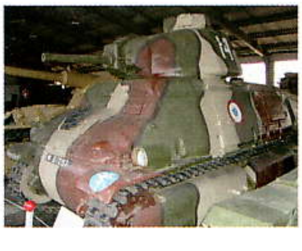
FV Merci de cette rectification, et merci également pour la liste détaillée des abréviations en usage dans l'armée belge de 1940, jointe à votre envoi. Nous en ferons bon usage.

Photo Henri de Wailly

L'intérêt porté aux combats de 1940 par le cours supérieur d'état-major (CSEM, nouveau nom de l'école de guerre) ne pourra que faire plaisir aux lecteurs de GBM. En juin dernier, un voyage d'étude de deux jours conduisait les cadres, futurs chefs de l'armée française, sur les traces de l'offensive allemande du 13 mai 1940, de Bouillon (Belgique) à Stonne à travers les Ardennes. Avec Henri de Wailly invité en qualité de chercheur associé, les participants ont visité les sites de franchissement de la Semois et de la Meuse, le terrain des combats de Sedan puis de STONNE *(notre photographie)*, **manifestant un vif intérêt pour le déroulement de cette bataille si funeste dans l'histoire mouvementée de notre pays.**

Lu jusqu'en lointaine Russie

Merci beaucoup pour votre travail éclairant l'histoire des matériels de guerre français. Nous continuons de manquer d'informations à leur sujet ici en Russie, même avec notre véritable renaissance de la pensée historique analytique. Concernant la légende de la photo du S 35 d'Aberdeen (**GBM** 83, page 6) je voudrais signaler qu'il existe un quatrième Somua survivant, à tourelleau modifié et, hélas, décoration douteuse *(ci-contre)*, conservé au musée de Kubinka.



Bravo pour vos articles extrêmement intéressants concernant le projet G 1. J'espère lire bientôt dans **GBM** une étude similaire sur un autre thème obscur, les projets de chars légers nouveaux (DAC 1, AMX 38, etc).

Deddem *(de Russie par internet)*

Dans le Haut-Rhin : grand projet pour 2010

J'ai découvert **GBM** avec grand plaisir. Nous sommes une association de sauvegarde de la Ligne Maginot dans le Haut-Rhin (casemate STG de l'Aschenbach, à Uffheim) et nous nous sentions un peu seuls, en pratiquant la reconstitution France 40. À présent, votre magazine nous a permis d'avoir un lien très fort avec les collègues pratiquant cette activité, lien virtuel mais bien réel qui nous manquait jusqu'alors.

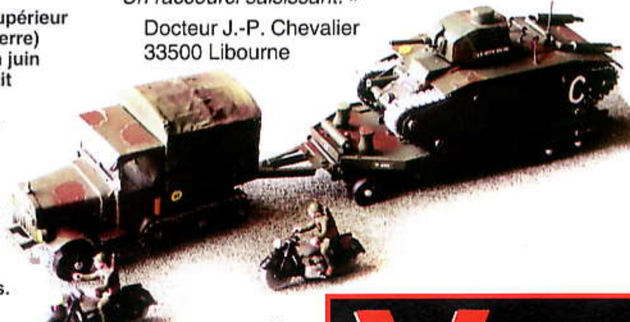
Pour le 70ᵉ anniversaire en 2010, nous préparons une grande reconstitution qui aura pour thème le repli des unités en Haute-Alsace vers les Vosges. Au programme sur trois jours de la Pentecôte, une marche nous guidera sur les pas du 171ᵉ RIF à travers la belle vallée de Masevaux, jusqu'au sommet du Rouge-Gazon. Merci aux intéressés de nous contacter, et longue vie à **GBM**.

Bertrand Pfaff (contact sur www.maginot68.com)

Quiralu et souvenir du 2ᵉ spahis de 1940

Je me distrais à fabriquer des véhicules militaires en aluminium au 1/30 *(photo ci-dessous)*, échelle des soldats Quiralu de mon enfance. Par ailleurs, j'ai bien connu André Soubiran (auteur de *J'étais médecin avec les chars*) et, étant moi-même devenu plus tard médecin, j'ai eu parmi mes patients le commandant Saïd du 1ᵉʳ RSA, ancien chef de peloton au 2ᵉ en 1939-40, à qui l'on avait demandé de charger à cheval. Aberration sans doute mais, dans l'état d'esprit d'un tirailleur ou d'un spahi, un chef direct est un dieu dont on ne discute pas les décisions. Ils ont donc chargé le 15 mai 1940 à La Horgne les fantassins ennemis qui se sont mis à l'abri derrière des Panzer *[Albert Brenet a peint cette scène, NDLR]*. J'ai encore dans les oreilles ce que me disait, à moi simple aspirant, ce grand seigneur qu'était le commandant Saïd : « *Sabre au clair, j'ai conduit mon peloton... Je me suis réveillé à l'hôpital d'Angoulême. Un raccourci saisissant.* »

Docteur J.-P. Chevalier
33500 Libourne



Un Somua MCL attelé à une remorque porte-char de 30 t portant un B 1 *bis* *(maquettes au 1/30 du docteur J.-P. Chevalier)*

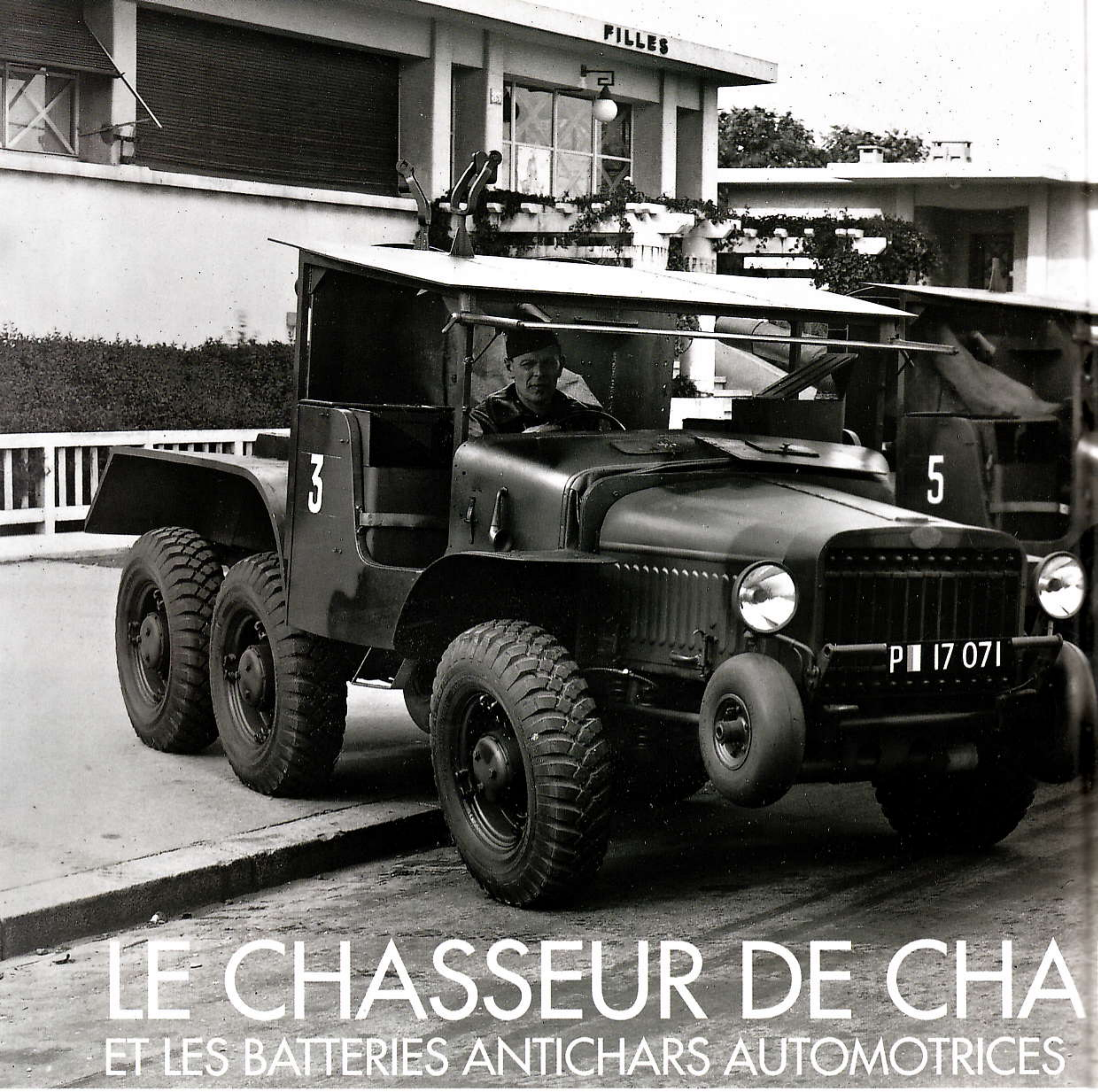
ILS SAUVENT ET ILS RASSEMBLENT

Ayant acquis en 2006 une CHENILLETTE RENAULT UE, Philippe Pierrejean vient d'en achever la restauration complète, grâce à l'aide de nombreux amis et de son père Paul *(sur la photo)*. **Une dizaine d'autres UE recensées en Europe se remontent plus ou moins vite. Si vous êtes collectionneur, ou propriétaire d'un tel véhicule ou de tout autre dans le thème, faites-vous connaître pour participer à un rassemblement de matériels et de véhicules français de 1940 début mai 2009 dans les Ardennes. Ce sera la répétition générale d'une grande commémoration des batailles de mai-juin 1940 prévue en 2010 dans la région champ-ardennaise.** Contact : lieutenant Philippe Pierrejean, BP 15, 51601 Suippes. 03 26 67 81 71 philippepj51@aol.com

ERRATUM

Dans **GBM** 83 page 19, note 11, figure la mention « *Infanterie-Gewehr* ». Il faut lire bien sûr « *Infanterie-Geschütz* » (canon d'infanterie), car *Gewehr* signifie fusil. Merci à André Maag, de Pratteln (Suisse) de nous l'avoir signalé.

VITRINE Center
61, Rue du Landy – Bât. B13 - 93300 AUBERVILLIERS
Tél. : 01.43.52.60.37 – Fax : 01.49.37.15.28
www.vitrinecenter.com
FABRICANT
Vitrines et Comptoirs en Verre Trempé
Gamme Tout Verre ou Encadrement Aluminium
Standard et Sur Mesure, Agencement...
Professionnels, Collectivités, Collectionneurs...
Documentation et tarif gratuits sur demande



LE CHASSEUR DE CHA

ET LES BATTERIES ANTICHARS AUTOMOTRICES

QUATRIÈME PARTIE
de l'histoire du
MATÉRIEL
DE 47 ANTICHAR

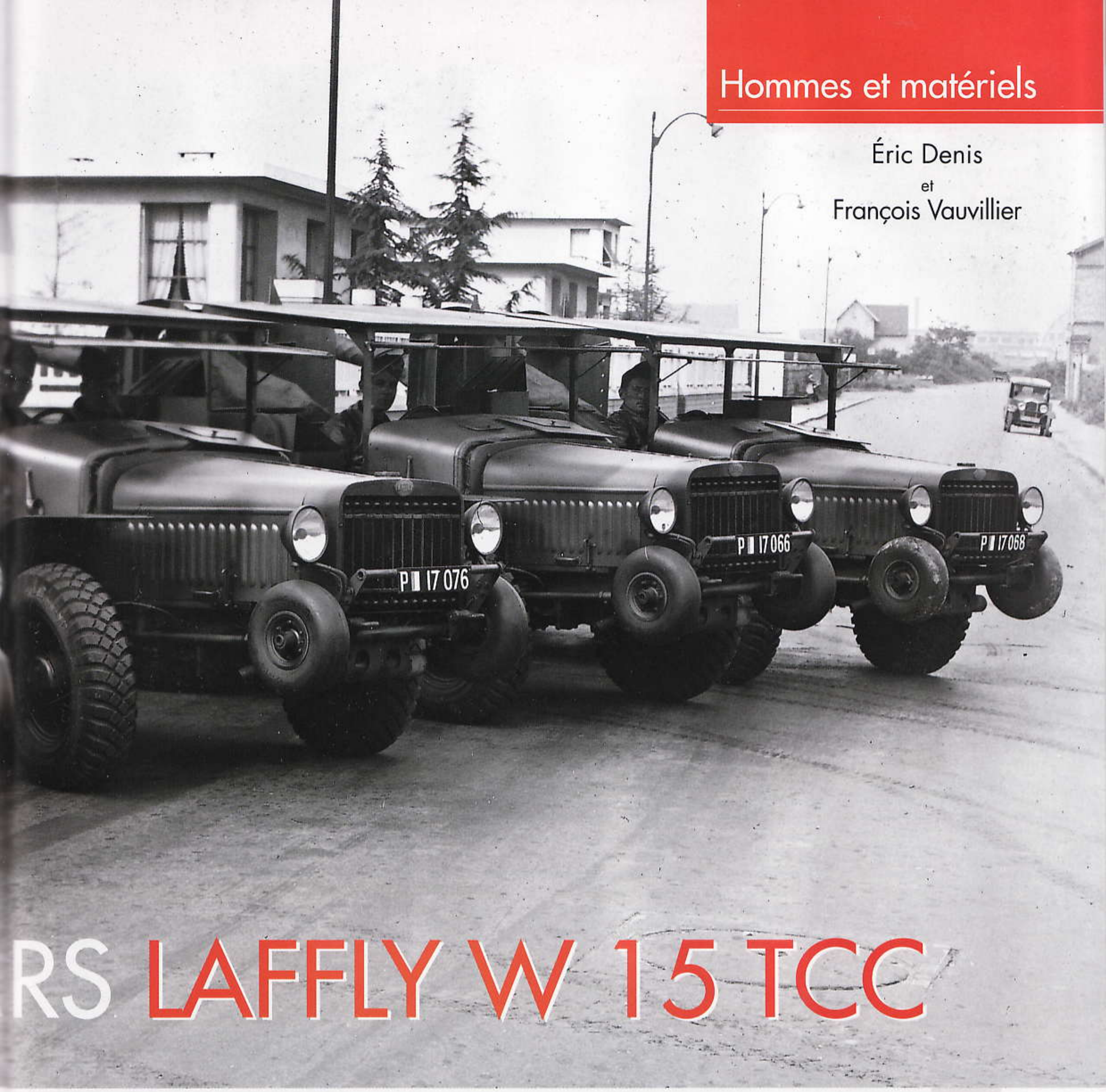
(➡ GBM 82 pages 8-19, GBM 83 pages 28-38 et GBM 84 pages 78-80)

Contre-mesure parfaite à la tactique allemande de 1940, le chasseur de chars Laffly W15 TCC est lancé en série de toute urgence, fin mai, et se voit organisé en batteries antichars automotrices. Plein feu sur un matériel mythique.

Dans l'armée française, le concept du *chasseur de chars* prend corps progressivement, au début des années trente, sans que l'expression même soit jamais formulée avant 1940. Le point de départ est usuellement donné comme étant le programme du **véhicule antichar (type P)**, lancé le 9 janvier 1931. L'on sait à présent [1] que ce programme visait initialement le transport d'un canon antichar de 25 mm sur affût spécial trépied pouvant tout aussi bien tirer au sol ou à bord du véhicule blindé léger. Ce dernier, alors qu'il est encore sur plan chez Renault, devient un véritable automoteur antichar au moment où l'artillerie s'en mêle (1932-1933), envisageant d'en doter ses futures batteries antichars en lui donnant un armement puissant, un 37 AC, futur matériel de forteresse modèle 1934. Hélas, ce séduisant projet avorte : le petit blindé, **Renault VE**, est médiocre et dépassé au moment de sa présentation (avril 1935) tandis que le conseil consultatif de l'armement se prononce, le 24 juin 1935, à la fois pour le canon de 47 mm au lieu du 37 mm, et pour le principe de la traction plutôt que pour celui de l'automoteur.

Abandonnée par l'artillerie, l'idée trouvera d'autres défenseurs, car il y a un avantage réel à disposer d'engins antichars capables de se mouvoir rapidement en cas d'infiltration de chars ennemis, situation à laquelle l'automoteur répond bien mieux que la pièce à tracteur : mise en batterie plus rapide, sortie de batterie idem. Un point crucial car la portée pratique d'une arme antichar, de l'ordre d'un à deux kilomètres, représente une distance franchissable par un char en quelques minutes. Mais de telles tactiques appartiennent aux armes de mêlée : il

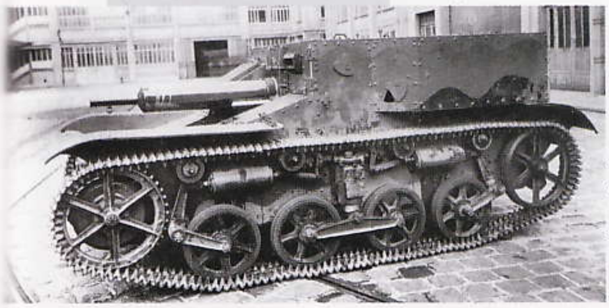
Éric Denis
et
François Vauvillier



RS LAFFLY W 15 TCC

ne sera donc pas surprenant de voir, non l'artillerie, mais les chars, reprendre la question pour la faire déboucher, trop tardivement hélas.

Le véhicule antichar type P est issu du programme de motorisation de 1930 voulu par le général Weygand. En le faisant évoluer, l'artillerie effleure la bonne idée en 1932-33 mais le véhicule par lui-même (Renault VE, famille de l'AMR 33) est médiocre et d'autres choix seront faits.



Document constructeur

La genèse du chasseur de chars Laffly

En 1939, dans l'optique de constituer une réserve mobile d'armes antichars, le général Keller, alors inspecteur général des chars de combat, propose de faire monter la pièce de 47 modèle 1937 sur un véhicule blindé tous terrains. Lors de sa visite aux usines Laffly, le 30 octobre, il s'entretient de son projet avec M. Guérard, directeur général de l'entreprise, et les deux hommes tombent d'accord pour envisager un prototype sur la base d'un tracteur Laffly W 15 T[2], véhicule dont la fabrication en série est en cours de démarrage au sein du consortium Laffly-Hotchkiss. Le projet est soumis le 6 décembre au général Keller et au colonel Balland, chef

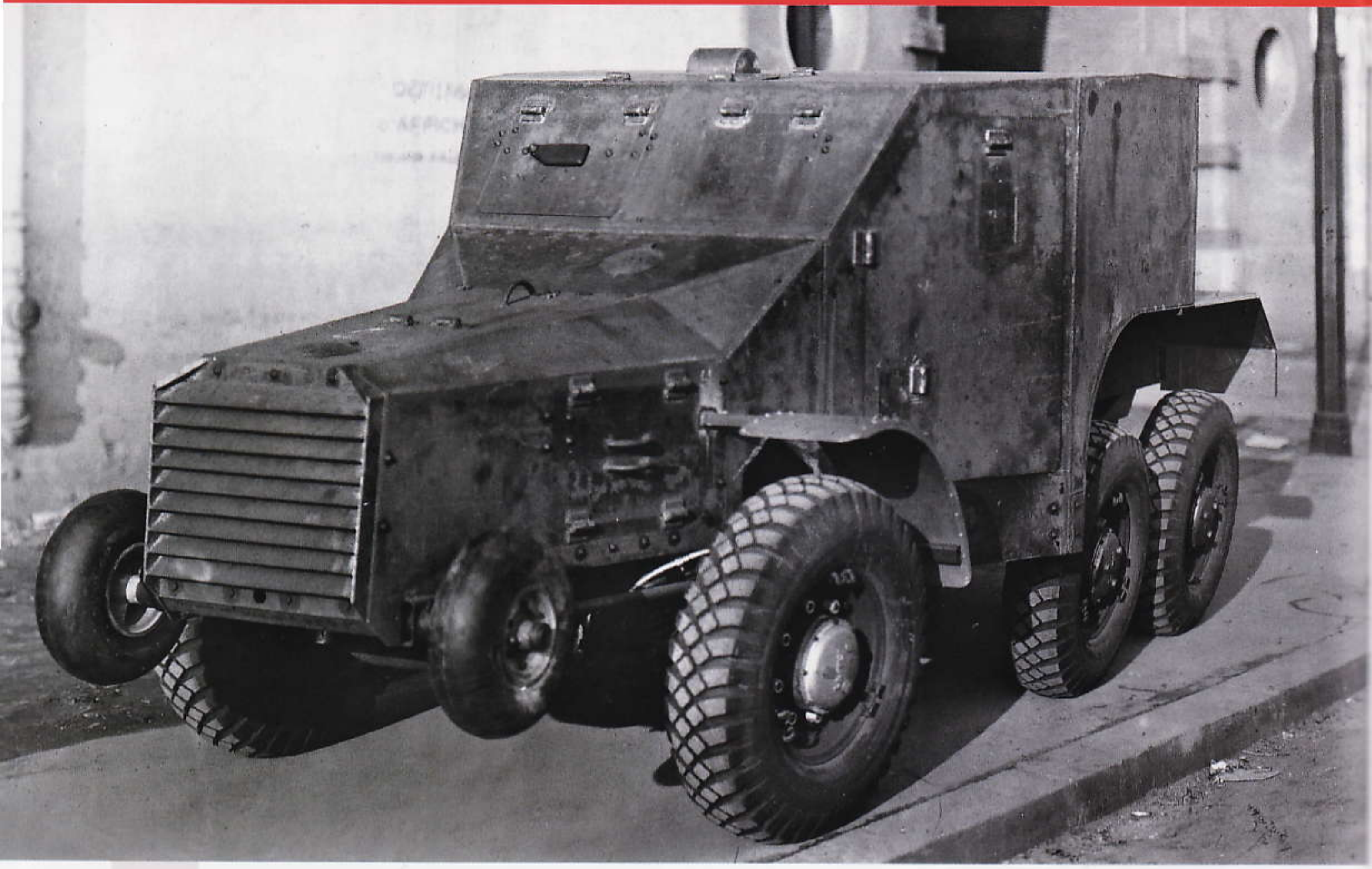
Un matériel d'artillerie né de la réflexion d'un général des chars de combat

« *Départ de chasseurs de chars (29 mai 1940)* », indique la légende d'époque de cette photographie du constructeur. Il s'agit de quatre des cinq matériels affectés à la 54^e^ batterie. Leurs chauffeurs sont vêtus d'un veston de cuir des chars de combat.
(Coll. F. Vauvillier)

Notes

[1] ➠ *Les AMR* Tome 1, François Vauvillier, pages 34-35.

[2] Dérivé du tracteur léger d'artillerie de campagne Laffly S 15 T, le W 15 T est conçu spécifiquement en vue de la traction du matériel de 47 modèle 1937 (➠ *GBM 82 pages 12-15*). Il est moins haut malgré une garde au sol identique.



Le prototype W 15 TCC fait l'objet d'une première série de clichés aux usines Laffly en février 1940, avant peinture (le châssis nu était achevé de montage le 18 janvier). Sur les albums photographiques du constructeur, toutes les photos sont légendées « *W 15 T CC* », avec un espace entre le T et le CC, que nous ne retenons pas pour gagner en lisibilité. *(Coll. F. Vauvillier)*

de la section technique de l'infanterie (chars), et très vite adopté : à la demande du général commandant en chef, l'ordre « *d'aménagement d'un tracteur W 15 T prélevé sur les chaînes de fabrication* » est donné le 22 décembre par l'EMA/SAET [3], « *en vue d'étudier les conditions d'emploi de ce matériel* ». On ne parle alors encore que de « *tracteur Laffly porte-canon de 47* ».

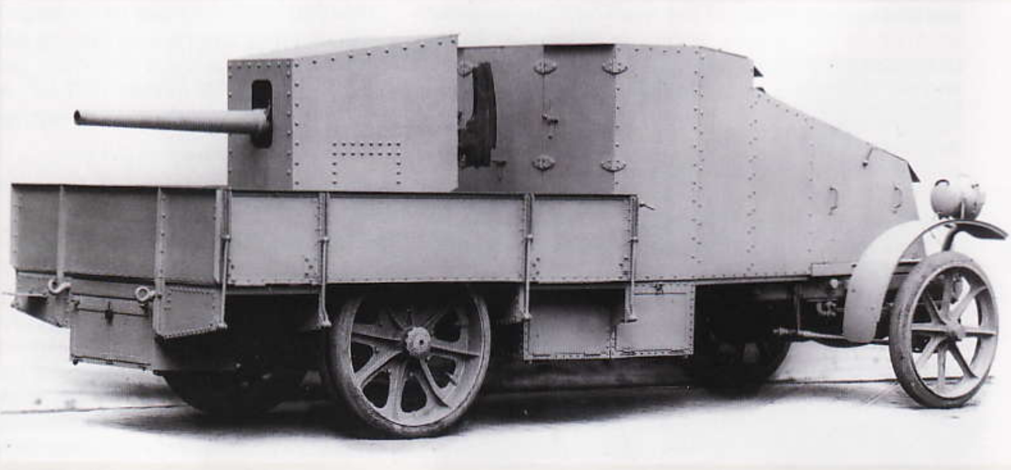
L'appellation « *chasseur de char* » naît début 1940, avec l'idée même de l'emploi ainsi résumée : « *le commandement a demandé la réalisation de matériels tous terrains faiblement blindés portant un canon antichar puissant susceptible de donner la chasse aux chars adverses qui auraient réussi à forcer la défense antichar statique.* » (13 mars). À cette date, le prototype désigné W 15 TCC, construit avec un blindage en tôle douce, est déjà achevé. Tube pointé vers l'arrière, il reproduit la configuration de l'**auto-canon de 47 Renault** de 1915

Les premiers essais de roulement et de tir ont lieu au polygone de Vincennes les 2 et 4 mars 1940. Ils donnent satisfaction et les épreuves doivent être approfondies au camp de Mailly. Le véhicule y est présenté le 13 mars, en présence des généraux Keller et de Vauxcelles, ainsi que d'un officier représentant le GQG et d'officiers techniciens. Les capacités du nouvel engin sont parfaitement démontrées, malgré un temps pluvieux et froid. Le seul reproche formulé — par l'officier du GQG — concerne l'encombrement du véhicule, qu'il trouve trop important et donc difficile à camoufler. L'officier manifeste sa nette préférence pour la nouvelle pièce de 47 sur affût tous azimuts [4] attelée derrière un tracteur à faible relief. Des essais de dissimulation du

> « Donner la chasse aux chars adverses qui auraient réussi à forcer la défense antichar statique »

L'ANCÊTRE DE 1915

En novembre 1914, Billancourt reçoit la commande, « *à titre d'essai* » de quatre châssis de camions 16 HP à blinder et armer d'un 47 de marine modèle 1902 tirant en retraite. Achevés au début de 1915, les quatre matériels sont affectés, en deux sections de deux, au **groupe d'autos-canons de 47** du lieutenant de vaisseau de Villeneuve-Bargemont. Une 3^{e} section (plus tard transformée en un 2^{e} groupe) est constituée le 15 août 1915. Ces matériels, puissants pour l'époque, sont utilisés au niveau corps d'armée.

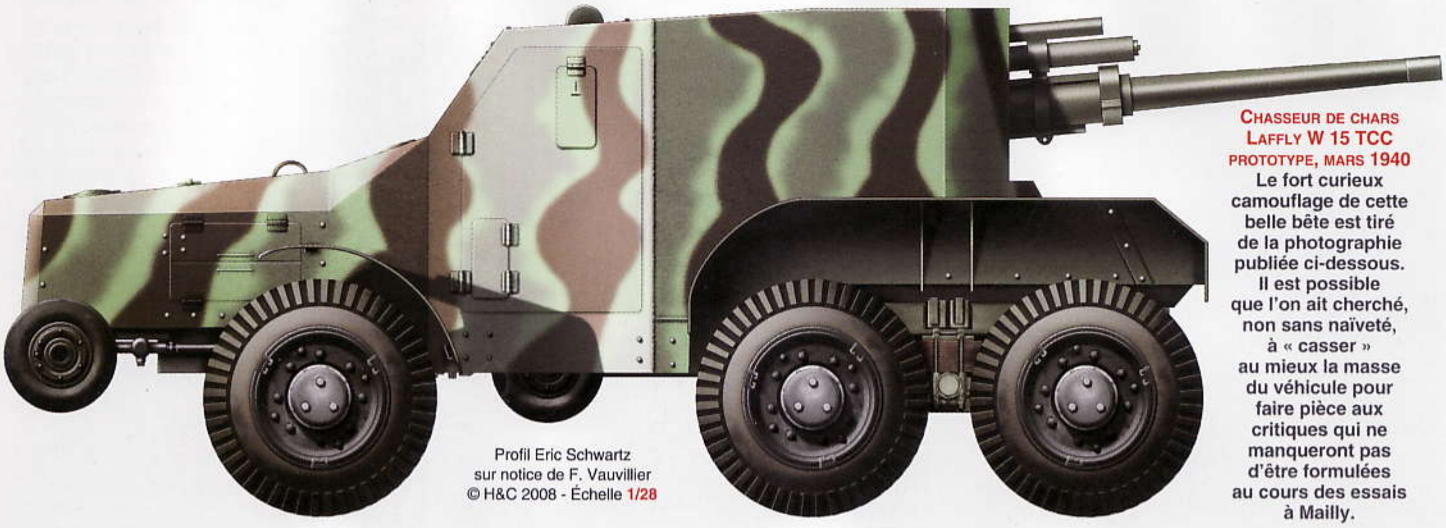


Pesant 5 t environ, l'AUTO-CANON DE 47 RENAULT est blindé à 7 mm. Il s'agit d'un matériel élaboré, avec ridelles abattantes formant plate-forme à partir de laquelle le canon, protégé d'un bouclier sur trois côtés, peut tirer sur environ 270°. *(Document constructeur)*

NOTES

3. État-major de l'armée, section de l'armement et des études techniques.

4. C'est-à-dire le 47 modèle 1939 (→ *GBM 84 pages 78-80).*



Profil Eric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/28

CHASSEUR DE CHARS LAFFLY W 15 TCC PROTOTYPE, MARS 1940
Le fort curieux camouflage de cette belle bête est tiré de la photographie publiée ci-dessous. Il est possible que l'on ait cherché, non sans naïveté, à « casser » au mieux la masse du véhicule pour faire pièce aux critiques qui ne manqueront pas d'être formulées au cours des essais à Mailly.

chasseur de chars sont alors organisés et donnent satisfaction, tout du moins aux deux généraux présents.

Après cette étape, le véhicule est laissé à Mailly, puis envoyé au camp de Suippes pour être intégré à la 1re DCr[5] avant de revenir le 16 avril chez Laffly. Le rapport d'essais, daté du 23 mars, avait en effet demandé que soient apportées quelques modifications. Celles-ci sont rapidement effectuées par le personnel de l'usine et le véhicule est ensuite examiné à plusieurs reprises, en particulier le 1er mai, par les généraux Dufrenois et Keller.

Le 10 mai, suite à une demande du 6, un laryngophone est installé dans le véhicule mais le lancement de production de série vient d'être refusé au général Keller. Les raisons, multiples, en sont clairement exprimées par le général Gamelin, dans un courrier qu'il adresse en réponse au général inspecteur des chars de combat, peu de jours avant l'attaque allemande :

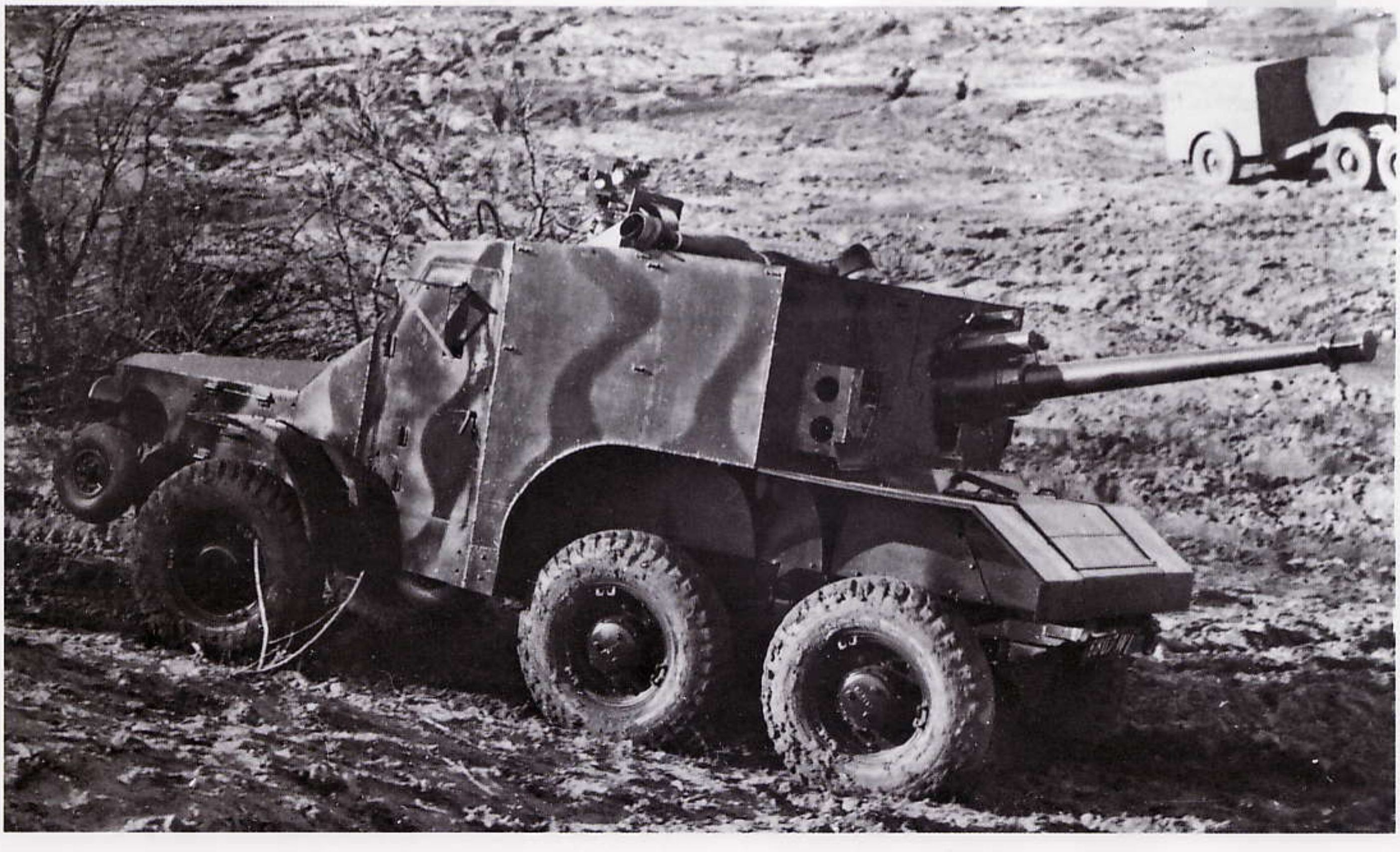
« *Vous me demandez de prescrire la mise en commande de 24 matériels de 47 porté Laffly. L'expérimentation de Mailly a montré en effet que ce matériel donne satisfaction du point de vue mécanique et balistique. En ce qui concerne son emploi, il y a lieu de faire de sérieuses réserves. Un engin aussi faiblement protégé constitue en raison de ses dimensions une cible de choix pour les armes antichars et les armes des chars ennemis. Il représente un relief très supérieur à celui du canon normal en batterie, son camouflage est à peu près impossible.*

Le délai d'ouverture du feu avec cet engin est du même ordre que celui qui est nécessaire au canon de 47 modèle 1937 amené en position par un tracteur W 15 T, et certainement supérieur à celui du canon de 47 modèle 1939 (tous azimuts). Le champ de tir de cet engin est très inférieur à celui du 47 modèle 1939 (60 degrés à peine au lieu de 360 °).

Dans ces conditions, la réserve mobile d'armes antichars sera beaucoup plus avantageusement réalisée

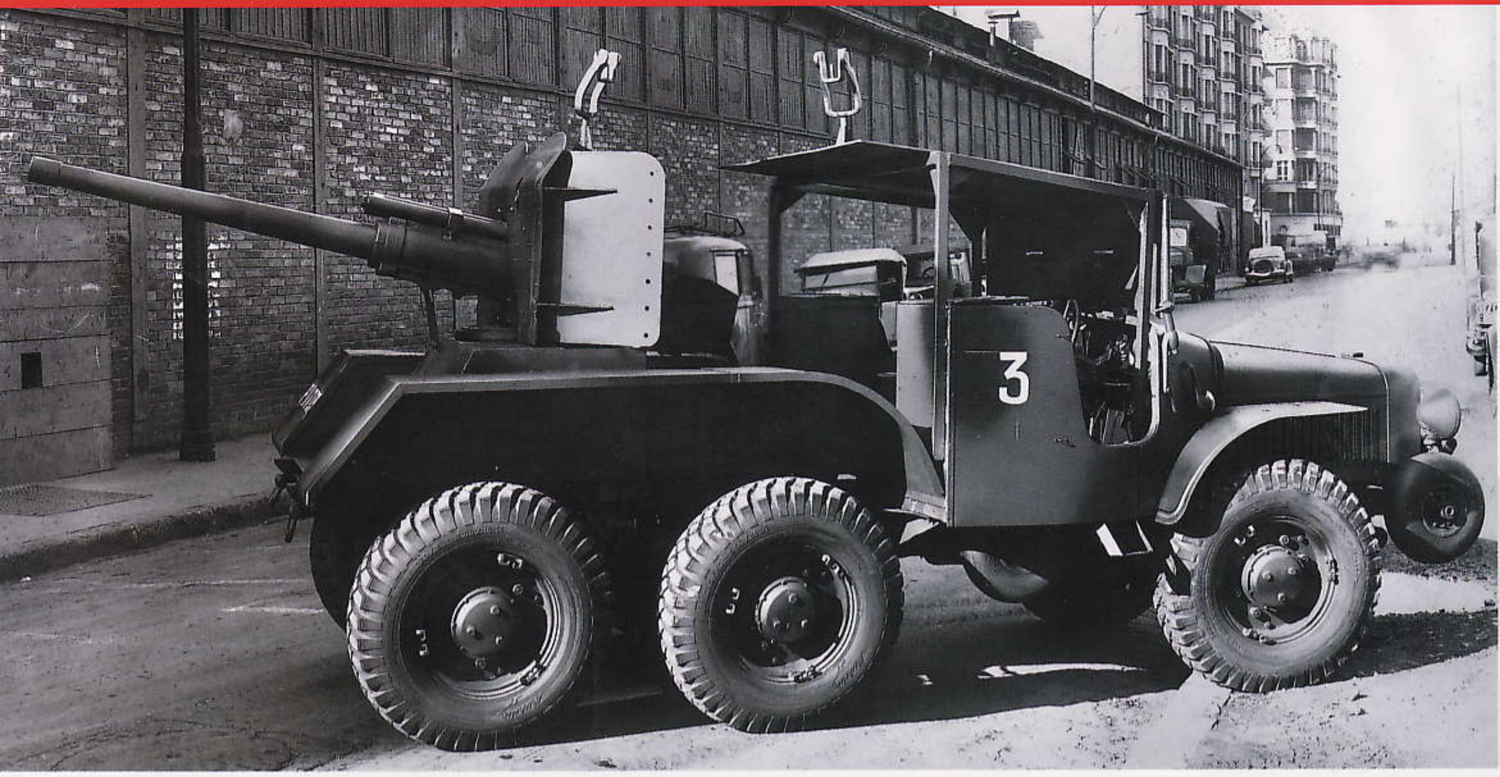
Mis au placard début mai : trop peu protégé, impossible à camoufler, champ de tir trop étroit, estime le général Gamelin

Le prototype W 15 TCC apparaît sur une seconde série de clichés, dans le cadre militaire, durant les essais de mars 1940. Son blindage en acier doux est à présent revêtu d'un camouflage fort inhabituel chez Laffly. L'on distingue au second plan un Laffly S 15 T avec remorque MT. *(Coll. F. Vauvillier)*



NOTE

[5] En vue d'essais au sein d'une unité de combat (certainement la 10e BAC du 305e RATTT). Une fois de plus, les résultats seront jugés satisfaisants.



par des batteries armées de 47 modèle 1939 avec tracteurs W 15 T. Par ailleurs, du point de vue fabrication :

a) les blindages ne pourront être approvisionnés qu'au détriment des chars ou des cuirassements ;

b) la fabrication des matériels portés aura une incidence fâcheuse sur les sorties de matériels de 47 modèle 1939.

Enfin, la mise en fabrication de matériels de 47 automoteurs à fort blindage vient d'être décidée[6]*. Quoique l'emploi normal de ces matériels ne soit pas celui que vous envisagez pour les canons de 47 portés, ils pourraient en cas de crise être utilisés comme une réserve mobile de feu antichar puissant.*

En conséquence, j'estime qu'il n'y a pas lieu de mettre en commande les matériels de 47 portés Laffly. »[7]

L'éternité devant soi, ou quelques jours

Comment le général Gamelin pourrait-il se douter que ces « *chars adverses qui auraient réussi à forcer* » (13 mars) ne seraient pas une poignée, mais deux mille ? Tout se passe donc comme si le temps ne manquait pas. N'est-on pas revenu même aux vieilles pratiques du temps de paix consistant à évaluer sur une gamme élargie ce que l'on ne se décide pas à adopter d'emblée ? Car, en matière de chasseurs de chars faiblement blindés, parallèlement au six-roues Laffly, deux autres projets ont été suscités : l'un en mars, à chenilles intégrales, dérivé de la **VBCP Lorraine**[8]. L'autre en avril, à quatre roues et très rapide, basé sur une **AMD Panhard**[9].

Mais revenons à nos Laffly. Le 17 mai, alors que le front est béant et que, la veille même, Paris voyait brûler les archives des ministères, un déjeuner de crise réunit M. Guérard et les généraux Picquendar, directeur de l'artillerie, et Ricard, sous-chef d'état-major de l'armée. Et le W 15 TCC revient sur la nappe.

Devant l'extrême péril, le général Ricard demande si les établissements Laffly ne seraient pas capables de réaliser une cinquantaine d'exemplaires le plus rapidement possible. Guérard s'engage à commencer la fabrication sous huitaine, à la cadence de cinq véhicules environ tous les deux jours.

Un lancement d'urgence en série, d'où une fabrication très simplifiée par rapport au prototype

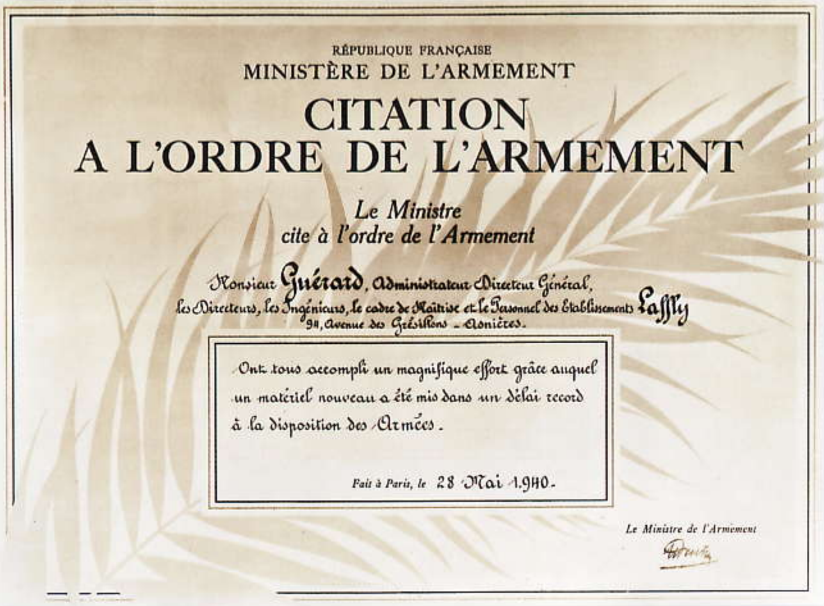
Le 20 mai, une décision ministérielle[10] confirme la commande d'une batterie antichar fortement constituée de cinq sections de tir de cinq automoteurs chacune, qui prendra la dénomination de 51/11e RA. Cette organisation à 25 matériels est basée sur la logique initiale — d'avant l'attaque allemande —, c'est-à-dire la « *réserve mobile d'armes antichars* » suggérée par Keller. Mais elle ne répond plus aux circonstances présentes et, dans la pratique, les sections de tir seront indépendantes tandis que le général Ricard obtient les 50 matériels demandés. Le 24 mai, l'EMA/SAET signifie au ministère de l'Armement la première commande, qui porte donc à présent sur 10 sections de chasseurs de chars, chacune devant comporter :

« *1 voiture de commandement tous terrains*
5 tracteurs W 15 T armés chacun d'un canon de 47 modèle 1937
2 chenillettes Unic TU 1 de ravitaillement
1 tracteur W 15 T de dépannage. »

Cette organisation va être légèrement modifiée dans les jours à venir(➡ *page 12).*

Pendant ce temps-là chez Laffly à Asnières, le montage des matériels a été mené tambour battant : la première section antichar est mise en route le 24 mai à

Signée Dautry, une citation à l'ordre de l'Armement est décernée à l'ensemble du personnel des usines Laffly le 28 mai 1940 pour ce « *matériel nouveau mis dans un délai record à la disposition des armées* ». *(Coll. F. Vauvillier)*



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ARMEMENT

CITATION
A L'ORDRE DE L'ARMEMENT

Le Ministre
cite à l'ordre de l'Armement

Monsieur Guérard, Administrateur Directeur Général,
les Directeurs, les Ingénieurs, le cadre de Maîtrise et le Personnel des Établissements Laffly
94, Avenue des Grésillons – Asnières.

Ont tous accompli un magnifique effort grâce auquel un matériel nouveau a été mis dans un délai record à la disposition des Armées.

Fait à Paris, le 28 Mai 1.940.

Le Ministre de l'Armement

Notes

[6] Il s'agit des automoteurs **Somua SAu 40**, initialement prévus pour recevoir un 75 mais qui ont fait l'objet, le 1er mai 1940, d'une décision de substitution de leur armement (l'ARL V 39 devant seul recevoir le 75).

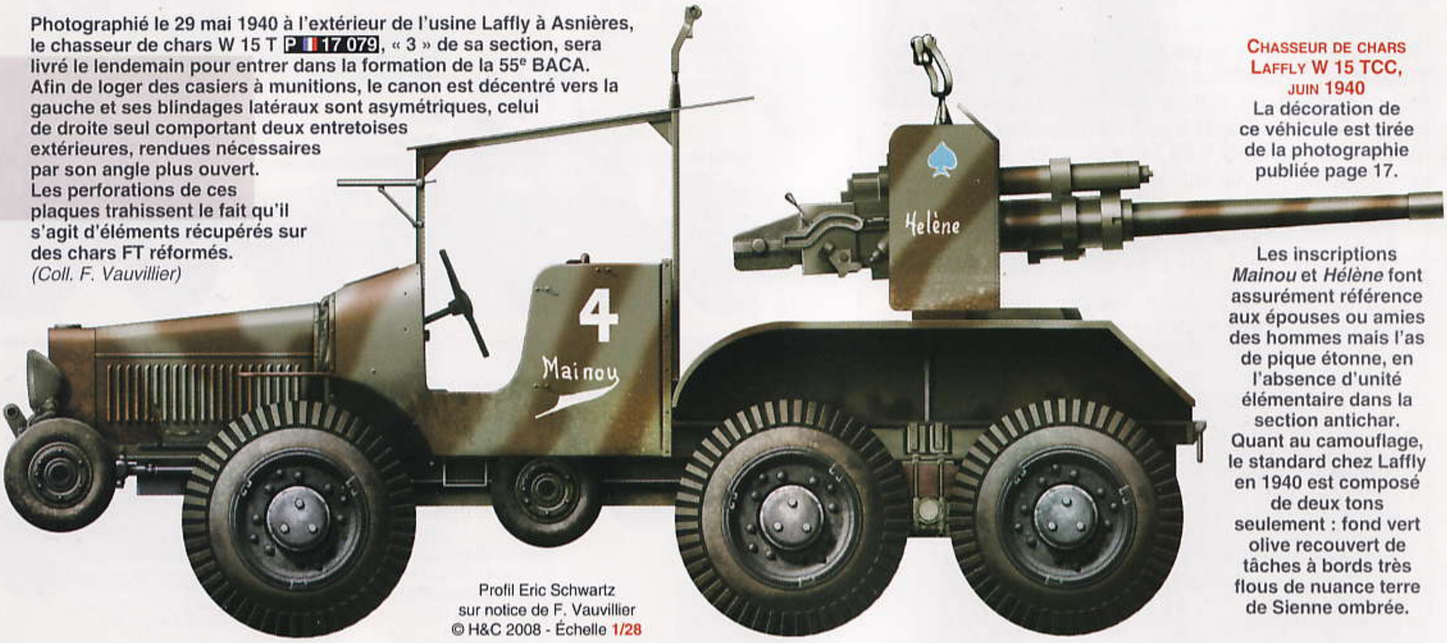
[7] Ce document, à la date hélas non retranscrite (situable entre le 1er et le 10 mai), comporte également une note manuscrite, probablement une ébauche de réponse de la part du général Keller qui trouve le véhicule « *digne d'intérêt* » mais décide de « *ne pas se battre pour cela* ».

6 h du matin, les 2e et 3e le 28... « *On va renforcer Laffly pour porter la cadence à cinq par jour* » (26 mai), la quasi-totalité des châssis Laffly en cours d'équipement par Hotchkiss (moteur, boîte, réducteurs) étant *a priori* affectée aux chasseurs de chars.

Le premier lot de 25 matériels est achevé le 30 mai et la mise sur pied des cinq sections suivantes commence le 31, au fur et à mesure de la sortie des véhicules. Mais déjà, le 29 mai, la commande a été doublée, les dix sections portées à vingt. Et, le 31 mai, l'on s'interroge sur l'intérêt d'utiliser à cette fin la totalité des canons de 47 sortant de fabrication : 150 pièces par mois, correspondant à la production escomptée pour juin en châssis W 15 T, (Laffly) Hotchkiss et Citroën cumulés [11].

Au total, 70 *châssis* de chasseurs de chars W 15 TCC seront livrés avant l'armistice, dans une version très simplifiée par rapport au prototype.

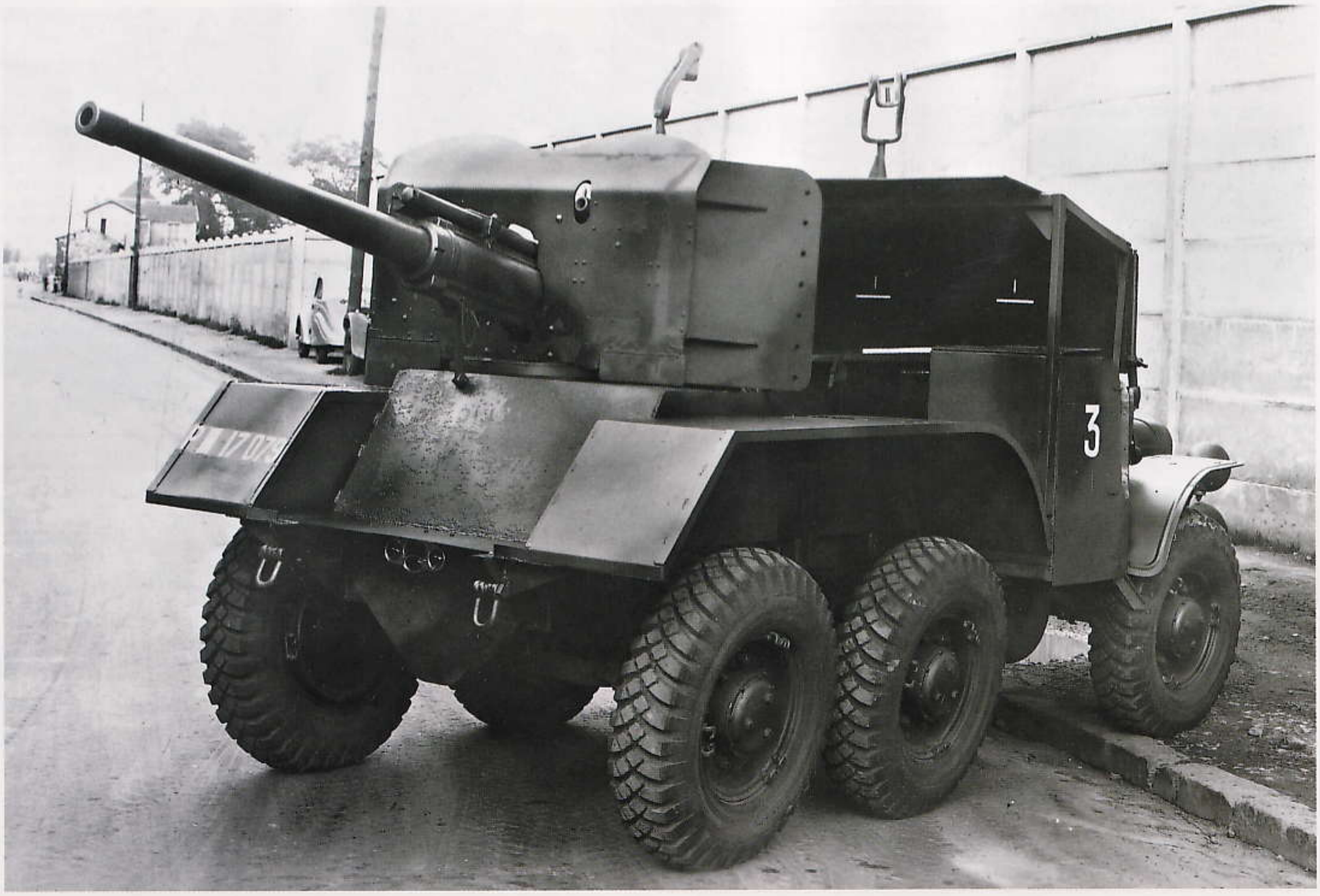
Le blindage du W 15 TCC de série se limite, à l'avant, à une plaque relevable munie de deux fentes devant le pare-brise et une seconde formant le toit du véhicule à la place de la capote ; et à l'arrière par le prolongement latéral du bouclier de la pièce de 47, fabriqué avec des plaques provenant de chars FT réformés. On ajoute à chaque véhicule un FM 24/29 pour la défense rapprochée et antiaérienne, utilisable sur deux supports de tir, l'un vers l'avant, l'autre vers l'arrière. Les véhicules n'emportent que 30 coups, le reste des munitions est transporté par les autres véhicules de la batterie.



Chasseur de chars Laffly W 15 TCC, juin 1940
La décoration de ce véhicule est tirée de la photographie publiée page 17.

Les inscriptions *Mainou* et *Hélène* font assurément référence aux épouses ou amies des hommes mais l'as de pique étonne, en l'absence d'unité élémentaire dans la section antichar. Quant au camouflage, le standard chez Laffly en 1940 est composé de deux tons seulement : fond vert olive recouvert de tâches à bords très flous de nuance terre de Sienne ombrée.

Profil Eric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/28



Photographié le 29 mai 1940 à l'extérieur de l'usine Laffly à Asnières, le chasseur de chars W 15 T P 17 079, « 3 » de sa section, sera livré le lendemain pour entrer dans la formation de la 55e BACA. Afin de loger des casiers à munitions, le canon est décentré vers la gauche et ses blindages latéraux sont asymétriques, celui de droite seul comportant deux entretoises extérieures, rendues nécessaires par son angle plus ouvert. Les perforations de ces plaques trahissent le fait qu'il s'agit d'éléments récupérés sur des chars FT réformés.
(Coll. F. Vauvillier)

Notes

[8] Un prototype verra le jour de manière simplifiée, sur TRC 37 L.

[9] Ce véhicule recevra la désignation Panhard de « *voiture spéciale 207* ». Rappelons aussi l'étude du montage sur châssis de char FT (➡ *GBM 78 page 35*).

[10] DM n° 4 272-SA 3/3.

[11] Dont 70 tracteurs Hotchkiss et « *de 50 à 100* » pour Citroën, qui sort la version destinée au 25 CA avec un moteur de Traction 11 CV. En fait, les W 15 T du quai de Javel ne seront pas utilisés pour le 47 antichar.

L'organisation type de la batterie

Le tableau de composition joint à la DM du 20 mai 1940 décidant la mise sur pied de la première BACA (à 25 pièces) n'est pas représentatif. À ce moment, l'unité est envisagée à l'image d'une forte batterie d'artillerie classique, et composée d'une section de commandement, de services généraux et de cinq sections de tir de cinq pièces chacune. Il n'y a encore aucune section de DCA. Il faut attendre les DM suivantes pour se faire une idée précise de la composition — au moins théorique — des BACA telles qu'elles seront effectivement constituées. Notre organigramme (➡ *ci-contre)* en traduit visuellement le contenu.

Leur effectif total est de 3 officiers, 12 sous-officiers et 73 hommes de troupe dont 9 à 15 brigadiers.

Au plan des matériels, l'on note, à la section de 47, une dotation accrue en tracteurs de ravitaillement (trois au lieu des deux prévus le 24 mai). De même, le tracteur de dépannage, initialement prévu en W 15 T à la section de 47, passe aux services généraux où il est remplacé par un Laffly S 25 T plus puissant, équipé pour cet emploi et, surtout, immédiatement disponible.

LE DÉTAIL DU PARC AUTO

L'organigramme ci-contre présente le détail théorique d'une **batterie antichar automotrice (BACA)**, quant au nombre de véhicules et à leur ventilation.

S'agissant de la nature même de ces véhicules et de leurs immatriculations, le relevé systématique des JMO (journaux de marches et opérations) donne le maigre résultat suivant, avec quelques compléments d'identification de notre fait [ajouts entre crochets] :

51e BACA
- 5 Citroën 15 CV [camionnettes 1,5 t type 23] n° [P] **13 185, 15 33.., 15 392**, [M ou P] **99 333, 99 526**
- 1 Berliet [GRDA] 5 t, n° [P] **21 821**
- 2 Delahaye [103] 3,5 t, n° [P] **99 068, 99 071**
- 1 Renault [AGR] 3,5 t, n° [M] **15 751**
- 2 Delahaye [type 140] 2 t, n° [M] **7 437, 7 363**
- 1 Peugeot 202, n° **P 38 815**
- 1 side-car
- 1 moto solo

54e BACA
- les 25 CA sont attelés à des camions de 3,5 t

56e BACA
- chenillette remorque [Unic TU 1], n° **P 49 951**

58e BACA

Section de 47
- 1 camion Citroën [3,5 t type 45], n° **P 10 126**
- 2 chenillettes Laffly [*sic*, TU 1 bien sûr] à munitions
- 1 voiture TT liaison et reconnaissance [V 15 R]
- 1 camionnette mitrailleuse
- 1 camion à munitions
- 1 side-car

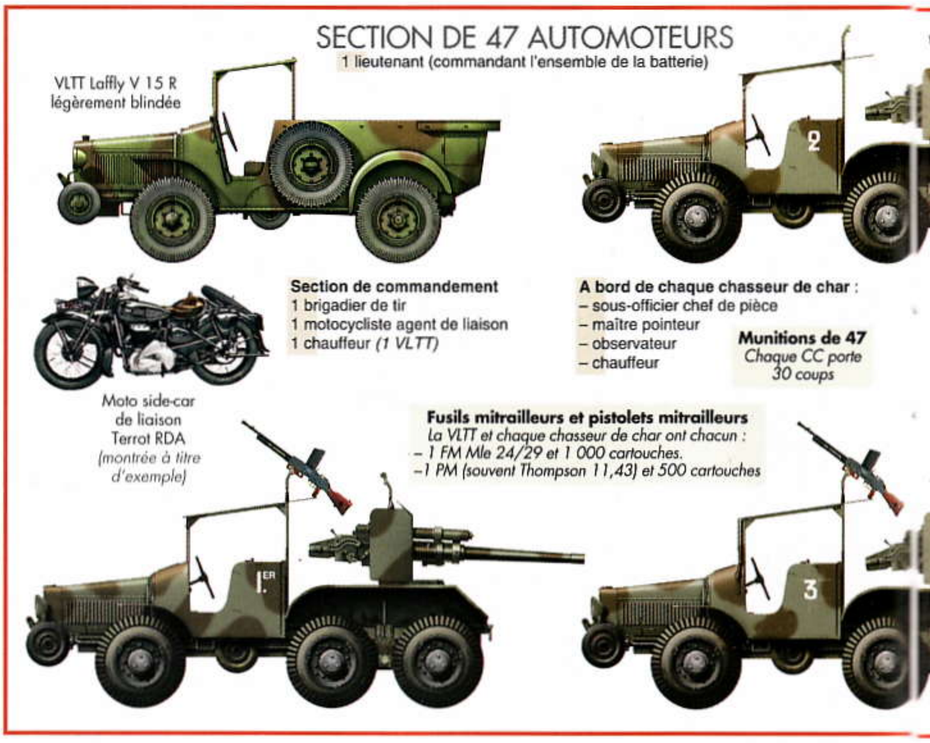
Section de DCA
- 2 [camions] Berliet
- 1 camionnette Citroën [1,5 t type 23] PC
- 1 side-car

Services généraux
- 1 camion Citroën [3,5 t] avec cuisine roulante
- 1 camionnette Citroën [1,5 t type 23]
- 1 side-car [G&R 800 AX 2], n° **M 57 540**

59e BACA
- 1 camion Berliet [GRDA] 5 t, n° **P 22 331**
- 1 tracteur dépannage Laffly 13 CV [S 25 T] n° **M 19 987**
- 2 VLR, n° **K 25 331** et Simca 8 n° **K 24 615**
- 1 moto allemande, n° **MN 1023**
- 1 moto solo Peugeot [P 112 ?]
- 1 camionnette Citroën 1,5 t à vivres, n° **P 98 512**
- 1 camionnette idem [type 23] à bagages, n° **K 72 081** *
- 2 tracteurs Citroën 11 CV [W 15 T pour 25 CA]

60e BACA
- 1 camion Latil 3,5 t
- 1 side-car de cavalerie
- 1 VL Peugeot 202

* Erreur de transcription d'époque. La tranche possible est **K 7 300** à **K 7 800** environ.



SECTION DE 47 AUTOMOTEURS

1 lieutenant (commandant l'ensemble de la batterie)

VLTT Laffly V 15 R légèrement blindée

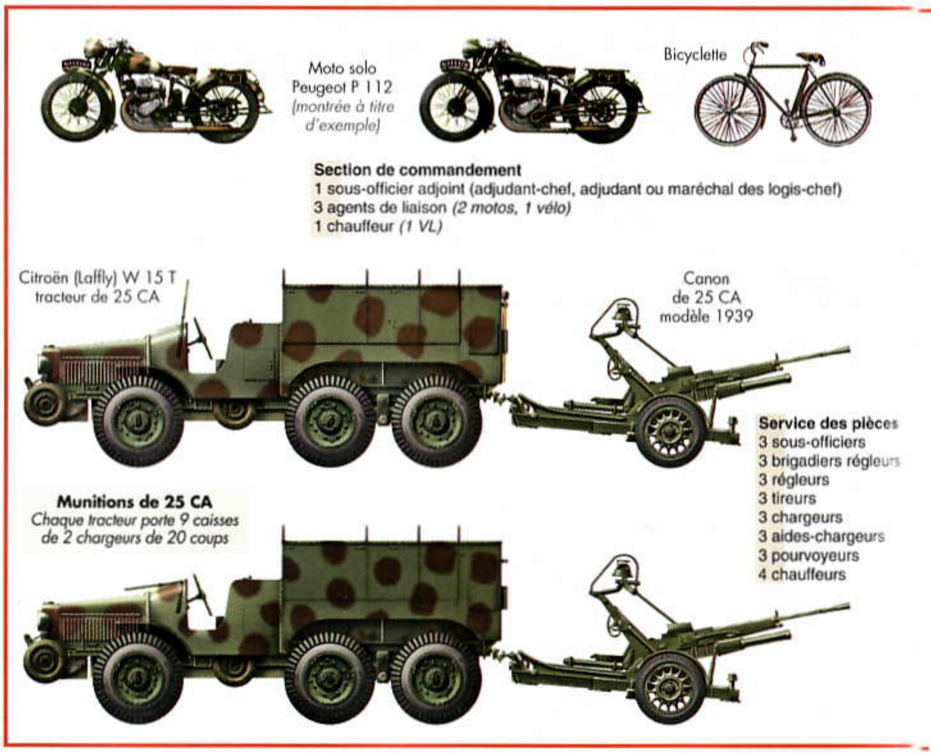
Moto side-car de liaison Terrot RDA *(montrée à titre d'exemple)*

Section de commandement
1 brigadier de tir
1 motocycliste agent de liaison
1 chauffeur *(1 VLTT)*

A bord de chaque chasseur de char :
- sous-officier chef de pièce
- maître pointeur
- observateur
- chauffeur

Munitions de 47
Chaque CC porte 30 coups

Fusils mitrailleurs et pistolets mitrailleurs
La VLTT et chaque chasseur de char ont chacun :
– 1 FM Mle 24/29 et 1 000 cartouches.
–1 PM (souvent Thompson 11,43) et 500 cartouches



Moto solo Peugeot P 112 *(montrée à titre d'exemple)*

Bicyclette

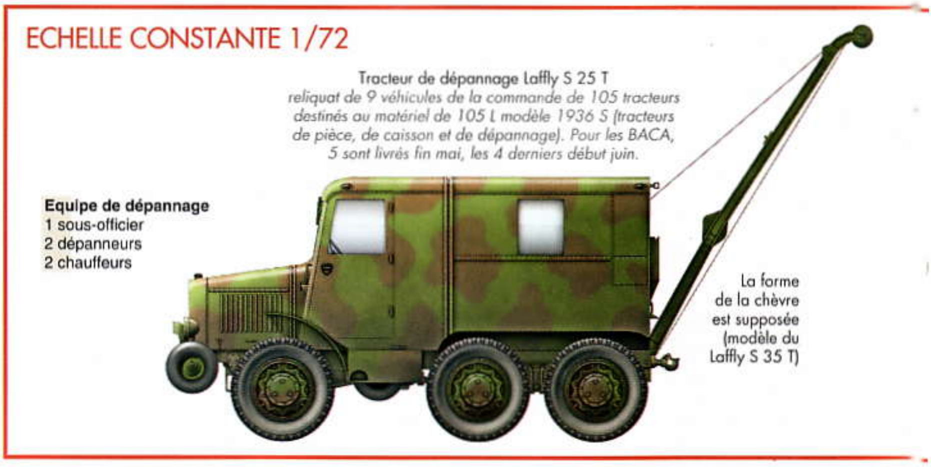
Section de commandement
1 sous-officier adjoint (adjudant-chef, adjudant ou maréchal des logis-chef)
3 agents de liaison *(2 motos, 1 vélo)*
1 chauffeur *(1 VL)*

Citroën (Laffly) W 15 T tracteur de 25 CA

Canon de 25 CA modèle 1939

Service des pièces
3 sous-officiers
3 brigadiers régleurs
3 régleurs
3 tireurs
3 chargeurs
3 aides-chargeurs
3 pourvoyeurs
4 chauffeurs

Munitions de 25 CA
Chaque tracteur porte 9 caisses de 2 chargeurs de 20 coups



ECHELLE CONSTANTE 1/72

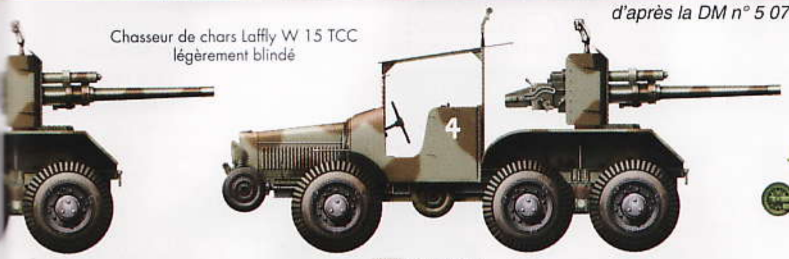
Tracteur de dépannage Laffly S 25 T
reliquat de 9 véhicules de la commande de 105 tracteurs destinés au matériel de 105 L modèle 1936 S (tracteurs de pièce, de caisson et de dépannage). Pour les BACA, 5 sont livrés fin mai, les 4 derniers début juin.

Equipe de dépannage
1 sous-officier
2 dépanneurs
2 chauffeurs

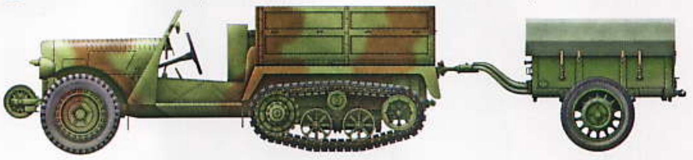
La forme de la chèvre est supposée (modèle du Laffly S 35 T)

ORGANIGRAMME THÉORIQUE D'UNE
BATTERIE ANTICHAR AUTOMOTRICE, JUIN 1940

d'après la DM n° 5 075 SA 3/3 du 8 juin 1940



Chasseur de chars Laffly W 15 TCC
légèrement blindé

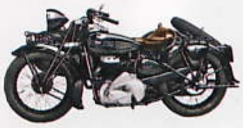


Tracteur (d'infanterie) Unic TU 1
transport de munitions

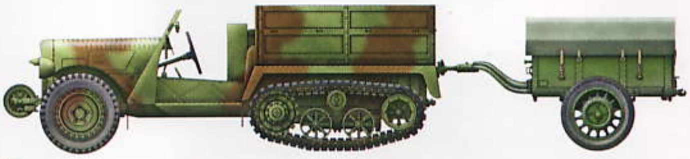
Voiturette d'infanterie modèle 1937
transport de munitions

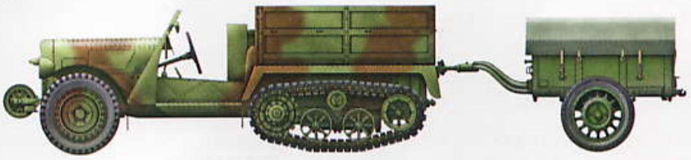
Section de tir
1 officier de tir (lieutenant ou sous-lieutenant, éventuellement remplacé par un adjudant-chef ou un adjudant)
5 observateurs
1 motocycliste agent de liaison
5 sous-officiers, chefs de pièce (dont 1 adjudant-chef, adjudant ou maréchal des logis-chef)
5 maîtres pointeurs
8 chauffeurs
1 brigadier artificier

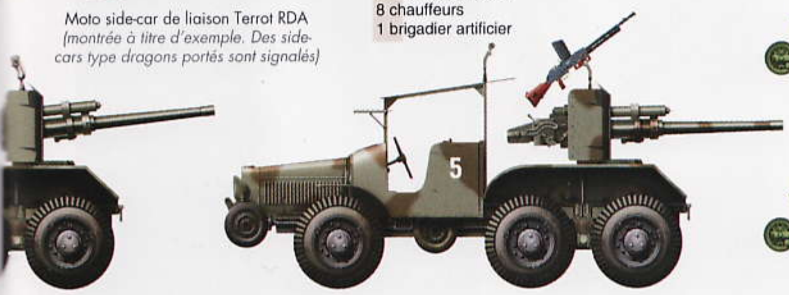
PM et ravitaillement en munitions de 47
Chaque tracteur a 1 PM approvisionné à 500 cartouches
et porte 200 coups de 47 (tracteur + remorque)
Total : 600 coups de 47 pour la section



Moto side-car de liaison Terrot RDA
(montrée à titre d'exemple. Des side-cars type dragons portés sont signalés)



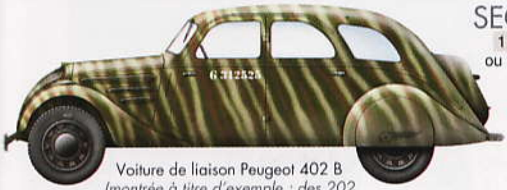




ORGANIGRAMME VISUEL CONÇU ET RÉALISÉ PAR F. VAUVILLIER AVEC DES PROFILS DE LAURENT LECOCQ ET ÉRIC SCHWARTZ © H&C 2008

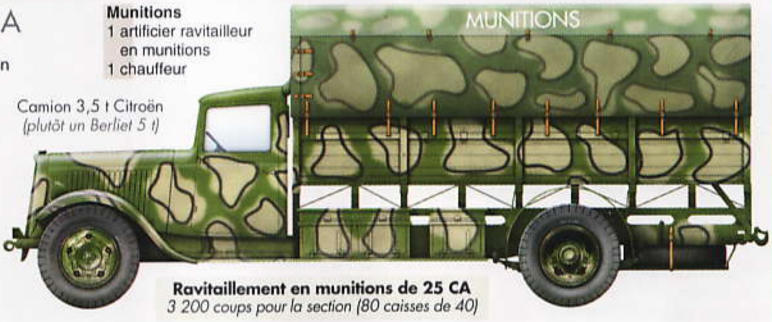
SECTION DE DCA

1 lieutenant (ou adjudant,
ou aspirant), chef de section



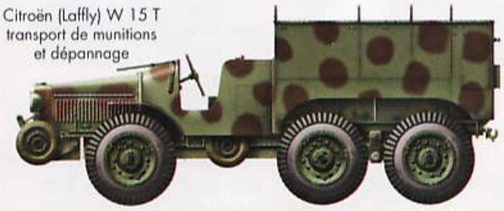
Voiture de liaison Peugeot 402 B
(montrée à titre d'exemple ; des 202 et Simca 8 sont signalées)

Munitions
1 artificier ravitailleur en munitions
1 chauffeur



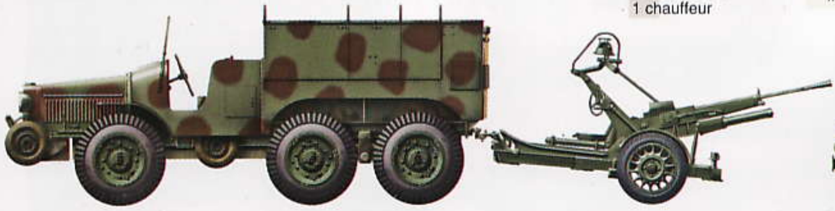
Camion 3,5 t Citroën
(plutôt un Berliet 5 t)

Ravitaillement en munitions de 25 CA
3 200 coups pour la section (80 caisses de 40)



Citroën (Laffly) W 15 T
transport de munitions
et dépannage

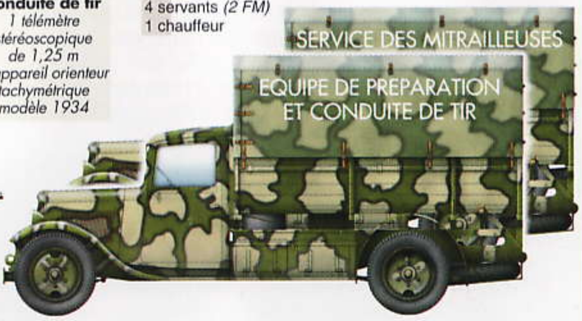
NB : à défaut de W 15 T, plusieurs sections de DCA sont dotées de camions de 3,5 t



Équipe de préparation et conduite de tir
(rattachée à la section de commandement)
1 sous-officier
1 brigadier télémétriste
1 brigadier de tir
1 orienteur
1 tachymétreur
1 chauffeur

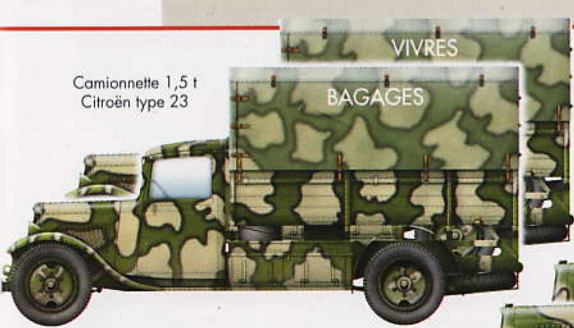
Conduite de tir
1 télémètre stéréoscopique de 1,25 m
1 appareil orienteur tachymétrique modèle 1934

Service des mitrailleuses *(FM en réalité)*
1 brigadier
4 servants *(2 FM)*
1 chauffeur


SERVICE DES MITRAILLEUSES
EQUIPE DE PRÉPARATION ET CONDUITE DE TIR

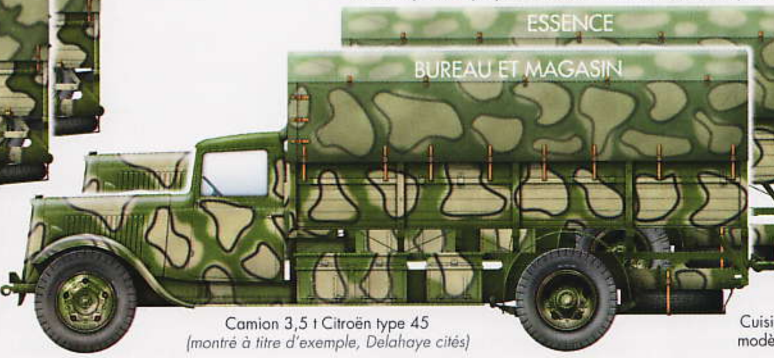
SERVICES GENERAUX

NB : l'emploi indiqué pour les deux camions est seulement présumé



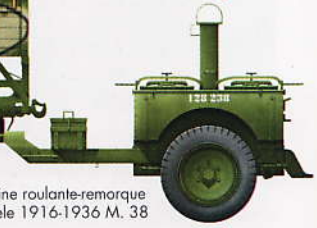
Camionnette 1,5 t
Citroën type 23

NB : la logique d'emploi voudrait que la cuisine remorque soit attelée à la camionnette de vivres, mais la logique de traction nous la fait placer derrière un camion.

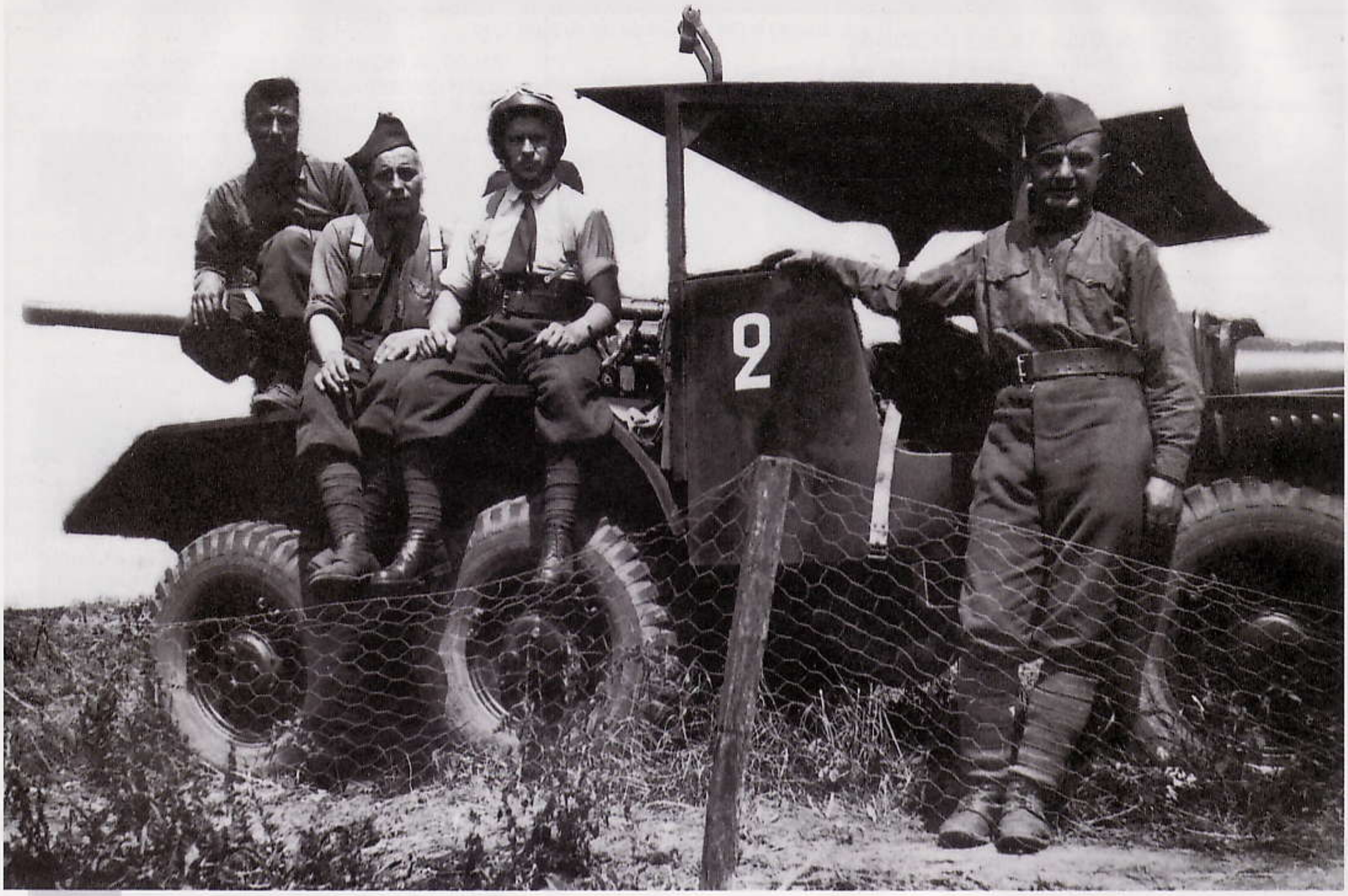


Services généraux
1 sous-officier comptable
1 brigadier d'ordinaire
2 cuisiniers
4 chauffeurs *(2 camions et 2 camionnettes)*

Camion 3,5 t Citroën type 45
(montré à titre d'exemple, Delahaye cités)



Cuisine roulante-remorque
modèle 1916-1936 M. 38



Ce chasseur de chars Laffly W 15 TCC « 2 » appartient à la 59e BACA qui, affectée à la 241e DLI, combattra notamment au pont de Beaugency et au pont de Saint-Aignan-sur-Cher. Les hommes de l'équipage se font tirer le portrait-souvenir fin juin 1940 à Lalinde (Dordogne), devant leur véhicule comportant des points d'impact et dont le bouclier a été arraché. *(Coll. des anciens)*

La mise sur pied des batteries

On l'a vu, la « grosse » batterie 51/11e RA à 25 pièces prévue le 20 mai 1940 n'est pas mise sur pied comme telle. Ses cinq sections, créées indépendantes, entrent dans la composition des 51e à 55e BACA (batteries antichars automotrices). Elles sont suivies d'un second lot de cinq (56e à 60e BACA) et devait l'être d'un troisième lot de même nombre (61e à 65e BACA, DM du 8 juin), lui même suivi d'un quatrième lot pour arriver aux 100 matériels en commande ferme. Mais le troisième lot ne sera jamais terminé et, des cinq prévues, seule la 61e batterie recevra des Laffly W 15 TCC.

Effectuée au camp de Satory, la mise sur pied des batteries est confiée au capitaine Étienne, assisté, pour les sections de DCA, du capitaine Bouleau. Les BACA sont formées au plus vite et, dans la plupart des cas, l'instruction des personnels est sommaire, voire inexistante. En quatre semaines, l'équivalent de 12 batteries est constitué sur pied de guerre (➠ *tableau ci-dessous*), puis les derniers véhicules construits sont pris en charge par l'équipe du capitaine Étienne au moment de l'évacuation des usines. Ils sont roulants mais inaptes au combat, probablement en raison de l'absence de la pièce de 47 modèle 1937. De fait, sur les 70 châssis Laffly livrés aux BACA, 61 seulement semblent avoir été des matériels complets, et opérationnels. Le prototype, intégré à la 61e BACA, s'ajoute à ce total.

Formation, armement, encadrement et affectation des BATTERIES ANTICHARS AUTOMOTRICES mai-juin 1940

Unité	*Mise sur pied*	*W 15 TCC*	*commandant la batterie*	*commandant la section DCA*	*25 CA Mle 39*	*Affectations et remarques*
51e BACA	24 mai	5	Lt Loubaton	Lt Gourdin	3	4e DCR le 26 mai, 8e DLIC le 10 juin
52e BACA	28 mai	5	S-lt Louis	Asp Bodelle	3	4e DCR
53e BACA	28 mai	5	S-lt Verspieren	Asp Paul	3	2e DCR le 28 mai
54e BACA	30 mai	5 (+ 2)[A]	S-lt Brusseaux	Asp Thomas	3	Gpt de Langle (7e RC). Après reconstitution le 19 juin, restée aux ordres du capitaine Étienne
55e BACA	30 mai	5	S-lt Bernier	?	3	7e DLM. Devient 10/77e RA le 5 juin
56e BACA	1 juin	5	Lt Letruc	Asp Monchablon	3	241e DLI le 6 juin
57e BACA	5 juin	5	Lt Bohin	Asp Marconnet	3	3e DCR le 8 juin
58e BACA	8 juin	5	Lt Mazalrey	Asp Jovart	3	3e BLM. À la 17e DLI le 10 juin, 236e DLI le 12 juin puis 17e DLI le 17 juin
59e BACA	10 juin	5	S-lt Rocher	Asp Gourko	3	241e DLI le 13 juin, 85e DIA le 19 juin
60e BACA	10 juin	5	Lt Tarad	Asp Lebocq de Feularde	3	85e DIA le 14 juin
10/305e RA	17 juin	6	S-lt Balme	-	-	309e RA (2e DCR). Une demi-batterie
61e BACA	20 juin	3 + proto	Lt Tardot	Asp Loupp	3	Batterie restée aux ordres du capitaine Étienne
62e BACA	*n.a.*	-	Lt Sémichon	Asp Mongrolle	3	*non achevée*
63e BACA	*n.a.*	-	Lt Ladourbe	Asp Lamarque	3	*non achevée*
64e BACA	*n.a.*	-	Lt Gros	Asp Fabre	-	*non achevée*
65e BACA	*n.a.*	-	Lt Renaud	?	-	*non achevée*

A. Après reconstitution, la 54e BACA dispose de cinq Laffly W 15 TCC dont un à tourelle faussée. Nous savons qu'elle revint de ses premiers engagements avec quatre automoteurs dont deux en état de combattre. Par déduction, il est logique de penser qu'elle a donc reçu deux véhicules neufs.

De telles circonstances limitent considérablement la formation et la cohésion des personnels. Nombreux sont les artilleurs qui découvrent leurs matériels juste avant de partir aux armées. Dans le meilleur des cas, les chauffeurs ont conduit quelques heures le seul Laffly du polygone de Satory dédié à l'instruction, et les canonniers ne tirent que quatre obus de 47 chacun. Pourtant les véhicules sortent à cadence accélérée des usines — cinq tous les deux jours —, conformément aux engagements pris par M. Guérard. L'abnégation du personnel, travaillant jour et nuit et participant activement à la prise en main des véhicules par les artilleurs, fait le reste. À tous, cette énergie vaut, en date du 28 mai, une citation collective à l'ordre de l'Armement, signée du ministre Raoul Dautry.

Les BACA dans la tourmente

Au combat, comme pour les batteries antichars classiques, les BACA sont trop souvent morcelées et disséminées aux endroits les plus sensibles. Malgré cet emploi, à l'encontre de la doctrine mais rendu inévitable par les nécessités de l'heure, elles jouent néanmoins leur rôle, protégeant efficacement la retraite de grandes unités et stoppant les blindés allemands à de nombreuses reprises.

Dans l'action défensive, les Laffly W15 TCC donnent pleinement satisfaction. En revanche, du fait de l'organisation même du matériel, la pièce tirant vers l'arrière, leurs capacités offensives sont très limitées. Et dans tous les cas, la très faible protection des engins ne les met pas à l'abri des tirs d'armes automatiques ou des éclats d'obus.

Pour se faire une idée précise de l'efficacité du véhicule, le mieux est de laisser la parole à l'un des meilleurs commandants de batterie de l'époque, le sous-lieutenant Brusseaux (54ᵉ BACA), grâce au rapport qu'il transmet le 15 juin 1940, alors que son unité est en cours de reconstitution après avoir détruit 28 chars et cinq automitrailleuses en quelques jours de combat :

« *L'autocanon W 15 T, tel qu'il a été construit le 25 mai par les usines Laffly semble à peu près parfait. Il est à mon avis préférable au prototype qui, malgré son blindage, n'offre guère plus de protection aux servants de la pièce. Toutefois, si ce matériel doit être reconstruit, il serait bon d'y apporter les modifications suivantes :*

1/ Un blindage devant le radiateur ; une balle suffit à percer l'un des éléments et sous le feu il est parfois impossible de sauver le véhicule.

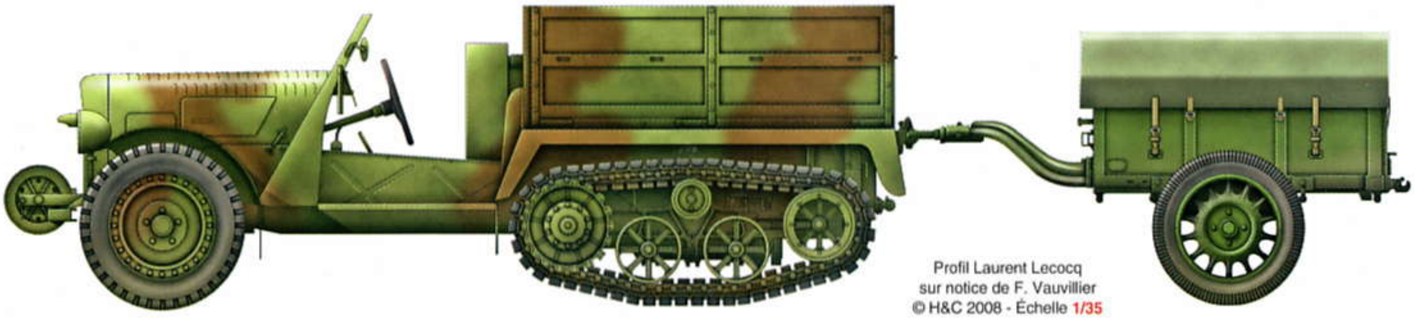
> *« L'autocanon W 15 T tel qu'il a été construit le 25 mai par les usines Laffly semble à peu près parfait »*

2/ Une tourelle qui permettrait à la rigueur le tir vers l'avant. En effet, l'autocanon tel qu'il a été construit n'a aucune qualité offensive. Dans certains cas, pour forcer un passage difficile, le tir à travers le pare-brise aurait rendu de grands services (le 25 employé dans l'infanterie[12] *par exemple et monté sur TT Laffly peut tirer dans ces conditions).*

3/ Doter le canon d'un projectile explosif en cas d'attaque par l'infanterie ou détachements de motocyclistes.

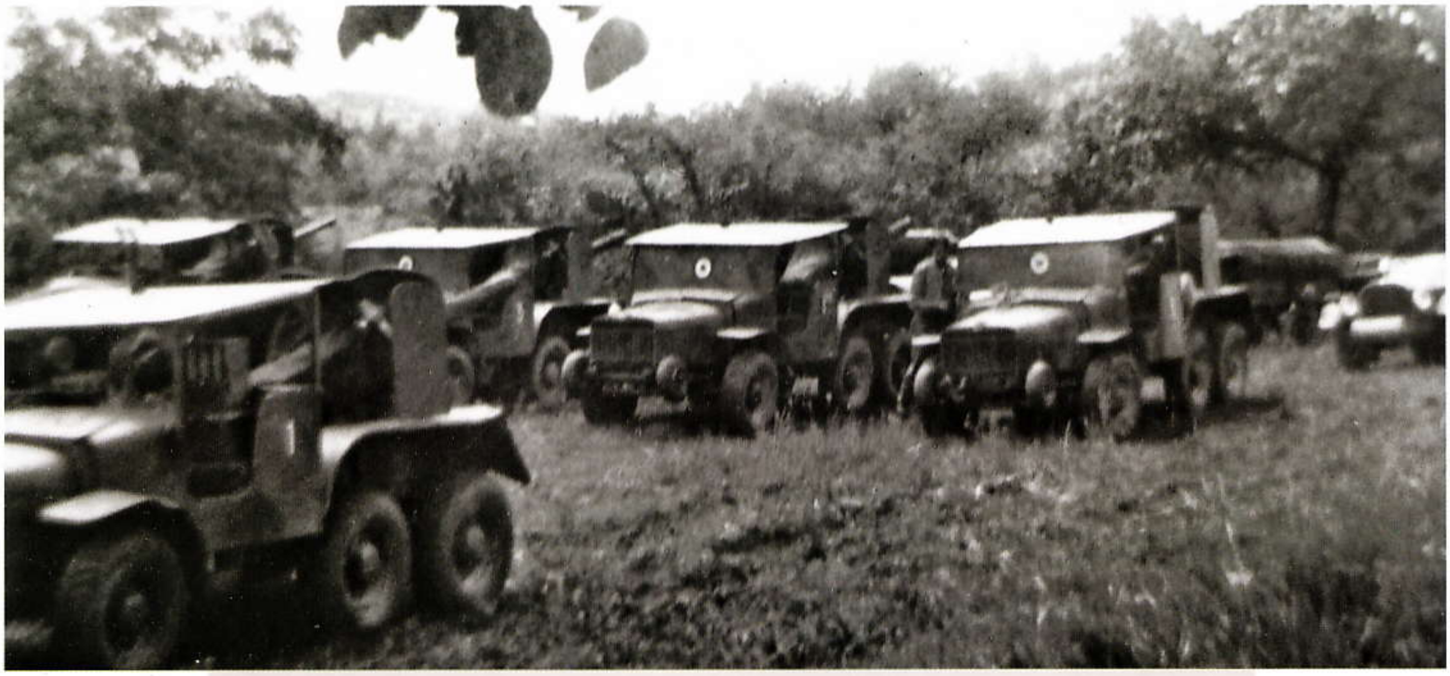
NOTES

[12] Brusseaux évoque ici les dragons portés, dotés d'un six-roues Laffly S 20 TL spécial porte-canon de 25 mm. Au groupement de Langle, le patron de la 54ᵉ BACA a cotoyé les dragons du III/7ᵉ RDP.

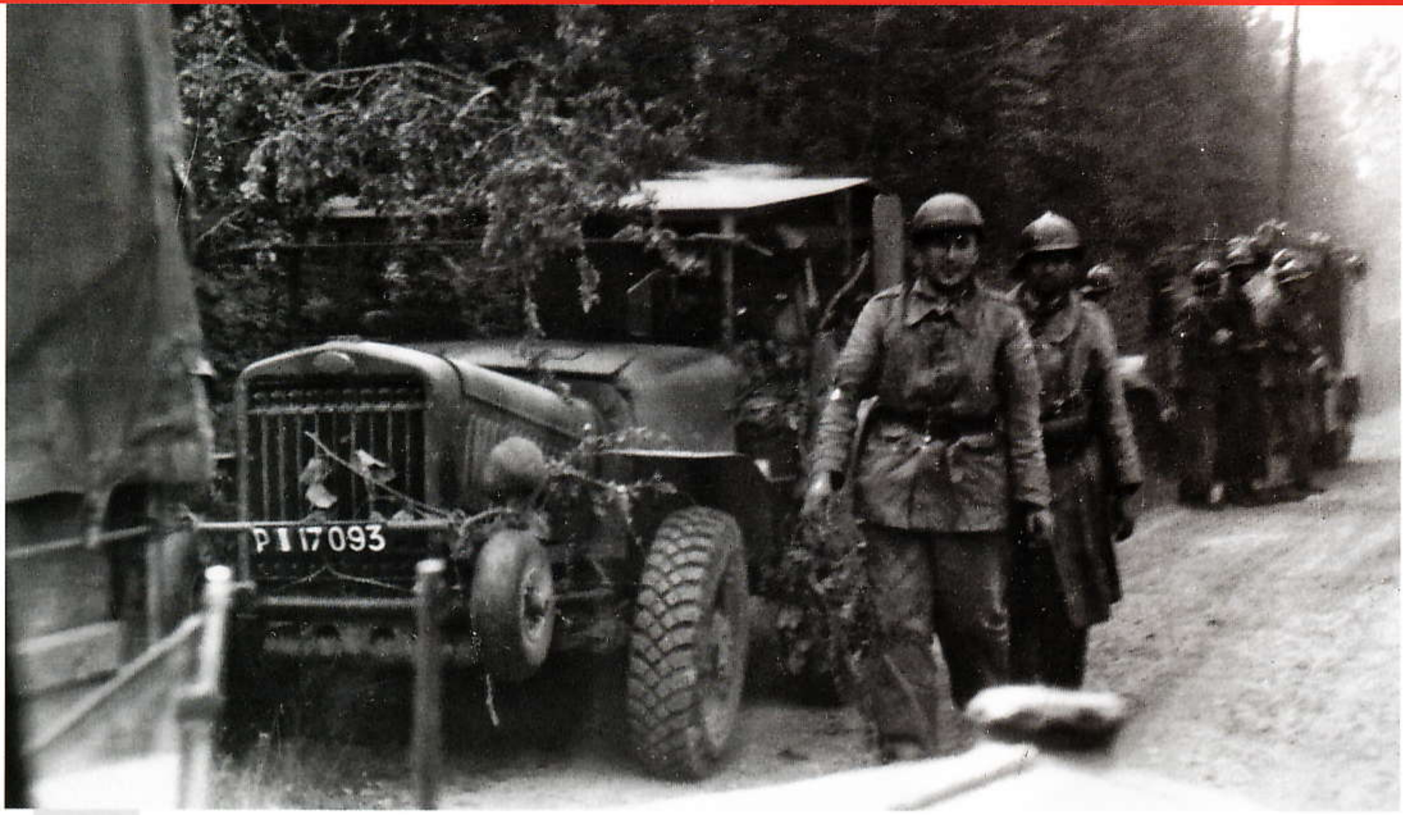


Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

TRACTEUR UNIC TU 1
Conçu et développé en tant que « tracteur d'infanterie » polyvalent, ce petit matériel sort en série juste à temps pour... être détourné de l'emploi initialement prévu et servir, entre autres missions d'urgence, de tracteur de ravitaillement dans les BACA. Un seul numéro d'immatriculation a été retrouvé à ce jour dans le cadre ces unités, le P 🇫🇷 49 951 de la 56ᵉ BACA.



Des véhicules des deux batteries automotrices affectées à la 4ᵉ DCr sont visibles sur ce document pris à Loubassac (Haute-Vienne) le 27 juin 1940. Nous supposons que la voiture « 1 » du premier plan appartient à la 51ᵉ BACA. Le second rang de quatre voitures est apparemment celui de la 52ᵉ BACA car l'on reconnaît, au centre, la voiture « 1ᵉʳ », d'ailleurs dépourvue de phares comme sa congénère à droite. La grande cocarde de blindage avant est bien visible sur trois des véhicules, mais l'élément sans doute le plus intéressant de ce document est la présence du tracteur de ravitaillement Unic TU 1 qui se profile à droite.
(Coll. des anciens, via Henri de Wailly)



Le chasseur de chars Laffly W 15 TCC P 17 093 de la 58e BACA photographié sur la route du bois de Lévèque. Après avoir perdu deux Laffly W 15 TCC, la batterie se replie le 15 juin avec pour mission de protéger la retraite d'un colonne d'artillerie hippomobile puis en protection de l'embarquement de la 236e DLI. Le lieutenant Mazalrey est capturé en partant à la recherche d'un autre Laffly disparu pendant le repli. Le 19, la batterie reçoit l'ordre de passer au sud de la Loire. À ce moment l'un des deux Laffly W 15 TCC restants est en panne et doit être remorqué. Le 20, l'unité doit se rendre à Saint-Jean-d'Angely et se mettre à la disposition du colonel commandant le dépôt de cavalerie qui s'y trouve. La batterie y reçoit l'ordre de détruire ses armes le 23, ce qui est fait. Les hommes restants gagnent ensuite Toulouse avant d'être démobilisés. *(IWM, coll. du Feldmarschall Rommel)*

D'autre part, il serait préférable que la batterie de chasseurs de chars soit dotée de huit autocanons. La section de DCA pourrait être supprimée. La section de 47 n'a jamais été attaquée par des avions. Les vagues de bombardiers précèdent l'attaque des chars de quelques heures et les autocanons légèrement camouflés n'ont jamais été repérés par les appareils ennemis.

Les chenillettes Unic font trop de bruit. Elles sont trop fragiles et d'une conduite très difficile la nuit où le chauffeur n'a aucune visibilité. »

Ce rapport est intéressant à plus d'un titre. La section de DCA est jugée inutile, et il semble en effet qu'elle fut souvent employée contre des cibles terrestres et participa même activement à la lutte antichar. Enfin, l'absence récurrente de munitions antipersonnel est une fois de plus mise en valeur. Cette décision de l'état-major fut décidément lourde de conséquence pour les artilleurs.

Les exploits de la 54e BACA

Au sujet de la batterie du sous-lieutenant Brusseaux, il est difficile de ne pas mentionner quelques-uns des combats auxquels participa cette vaillante unité. Nous commencerons par reproduire des extraits d'un second rapport de Brusseaux, dont la batterie est alors rattachée au III/7e régiment de dragons portés :

« *Le 5 juin, la section de 47 est en position sur les hauteurs du Delloy (1 km nord-est de Molliens-Vidame* [13]*). Des chars légers allemands prirent position à la tombée de la nuit sur la route nationale d'Abbeville ; ils étaient au nombre de vingt environ. Nous avons ouvert le feu à 2 000 mètres. La 5e pièce, commandée par le brigadier Rayon, mit d'un seul coup un char en flamme. La 3e pièce abattit un second char que l'on vit brûler. Deux autres chars semblent avoir été mis hors de combat.*

Le 6 juin, la batterie se mit en position sur la route d'Abbeville où semblait se concentrer l'effort allemand. La 1re pièce, commandée par l'adjudant Marchal, abattit à 500 m trois chars lourds (30 t) [14]*. Ne pouvant résister à la pression des chars, au nombre de 50, il se replia d'après les ordres que je lui avais donnés en rabattant les chars allemands sur les seconde et troisième pièces, placées en embuscade sur une route secondaire. Les trois pièces firent feu : six chars allemands brûlèrent, quatre au moins furent mis hors de combat. Les Allemands sortirent de ces derniers et se déployèrent en tirailleurs. Nous les reçûmes avec nos mitraillettes. Dix au moins furent touchés ; le reste, surpris de cette résistance, s'enfuit.* »

Ce même jour, la section de DCA remporte également une victoire, comme en témoigne l'aspirant Thomas, commandant de la section :

« *Le 5 juin au soir ordre est donné à la batterie de se porter au bois du Delloy sur les hauteurs dominant Molliens-Vidame. À l'approche des chars ennemis alors que la section antichar se met en position, la section de DCA prend place entre Molliens-Vidame et Bougainville. La deuxième pièce commandée par le maréchal des logis le Gallois après une mise en batterie très rapide effectue un tir sur un groupe d'une vingtaine de Messerschmitt 110 ; l'un d'eux tombe en flamme dans la région de Flessicourt* [15]*, un autre réagit nettement sous le tir.* »

« Six chars allemands brûlèrent, quatre au moins furent mis hors de combat »

Nous continuons le récit du sous-lieutenant Brusseaux, concernant les automoteurs de 47, par la journée du 7 juin :

« *À peine arrivé à Campaux* [16]*, on me signale la présence de chars allemands au nord de ce village. Malgré la fatigue extrême de mes hommes, je portai ma batterie sur les routes accédant à Campaux. Je donnai le commandement des deux premières pièces à l'adjudant Marchal, qui se mit en position sur la route d'Hernemont* [16]*. Après entente avec un sous-lieutenant commandant une automitrailleuse qui rabattit sur les 47 les éléments lourds ennemis, tandis qu'il mettait lui-même hors de combat les éléments légers, deux chars allemands furent abattus. Un sans doute fut mis hors de combat. À 23 heures, l'adjudant Marchal se replia sur la forêt domaniale de Lyons, comme je lui en avais donné l'ordre.*

J'avais pris le commandement des deux autres pièces que je portais sur Villiers (route de Gournay à Campaux). Un capitaine d'infanterie, parti seul en reconnaissance, m'annonça l'arrivée de chars et d'automitrailleuses allemands. Quelques minutes après, en effet,

---

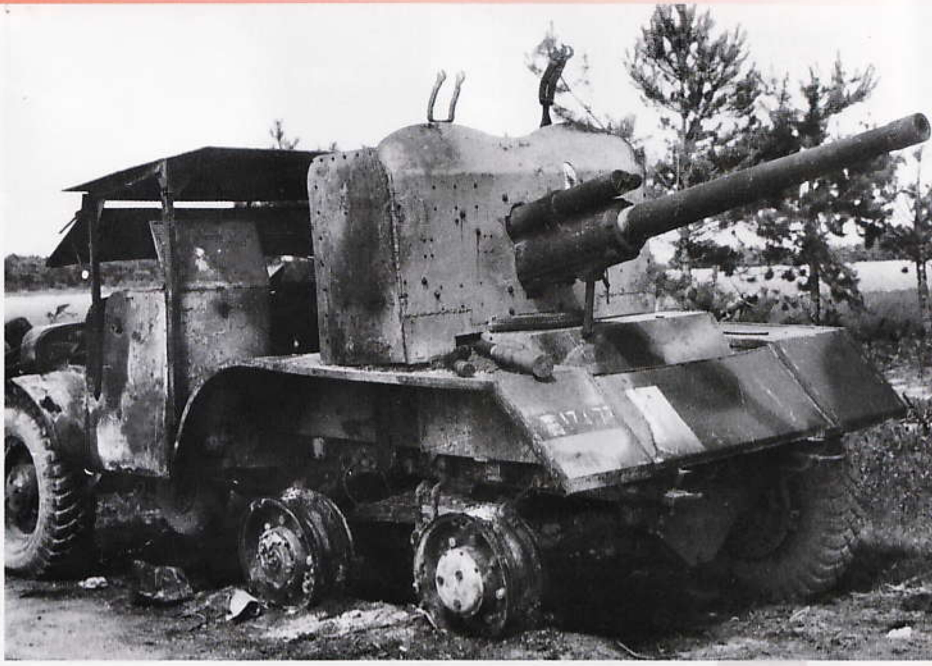
Notes

[13] La commune, qui s'appelle aujourd'hui Molliens-Dreuil, se situe à une quinzaine de kilomètres à l'est d'Amiens.

[14] Toujours cette idée d'un char plus lourd qu'il ne l'est en réalité. Le Panzer IV, si c'est bien lui, n'atteint pas 20 tonnes dans sa version de 1940.

[15] L'aspirant Thomas veut sans doute parler de la commune de Floxicourt, aujourd'hui nommée Briquemesnil-Floxicourt, située à 5 km à l'est de Molliens-Dreuil.

[16] Il s'agit des communes de Campeaux et d'Ernemont, à 30 km au nord-ouest de Beauvais.



Le P 17 073 de la 55e BACA a pris feu sur tout son flanc gauche, l'incendie rendant impossible la lecture de son numéro dans la section. Sur la plage arrière figure le grand carré blanc réglementaire (➡ *page 19 aussi*) destiné à recevoir l'insigne d'arme. *(Coll. Pascal Danjou)*

trois chars lourds arrivèrent en se cachant derrière un convoi de réfugiés. Malgré ceux-ci, j'ordonnais le feu à 100 m. Les trois chars furent abattus.

Entendant des bruits de chenilles à droite, où passait une route, je me repliai de 500 à 600 m pour avoir un champ de tir plus étendu. Une des pièces avait sa tourelle bloquée. J'ordonnai au chef de pièce de m'attendre à Gournay, ou je comptais passer vers 19 heures.

Quelques minutes après, j'aperçus l'encerclement de Villiers par une trentaine d'automitrailleuses. J'ouvris le feu et en abattis deux ; trois semblèrent hors de combat. De 15 à 19 heures, je ne vis plus aucun élément blindé ennemi. »

Une analyse plus générale d'emploi

Après la campagne de 1940 est rédigé un second rapport basé sur les comptes-rendus des trois officiers

LES IMMATRICULATIONS

Laffly travaille en consortium avec Hotchkiss (l'usine de Saint-Denis fournissant moteurs, boîtes et réducteurs) et, dans une moindre mesure, Licorne (Courbevoie). Au sein du consortium, c'est Hotchkiss — et non Laffly — qui est titulaire du marché de guerre du W 15 T (n° 40 PrGN), se chargeant donc de la livraison et apposant sa plaque sur la calandre de ces tracteurs.

Or, lorsqu'est décidée la commande de série des W 15 TCC, c'est l'usine Laffly des Grésillons — d'où sortent tous les châssis — qui prend en charge l'affaire, assurant le montage final des canons et la livraison des chasseurs de chars. Elle appose donc sa plaque ovale sur la calandre mais, industriellement parlant, ceci ne change rien au processus. En pratique, les châssis sont prélevés sur ceux du marché Hotchkiss et ils conservent leurs numéros de série initiaux. Et c'est bien Hotchkiss qui facturera l'État.

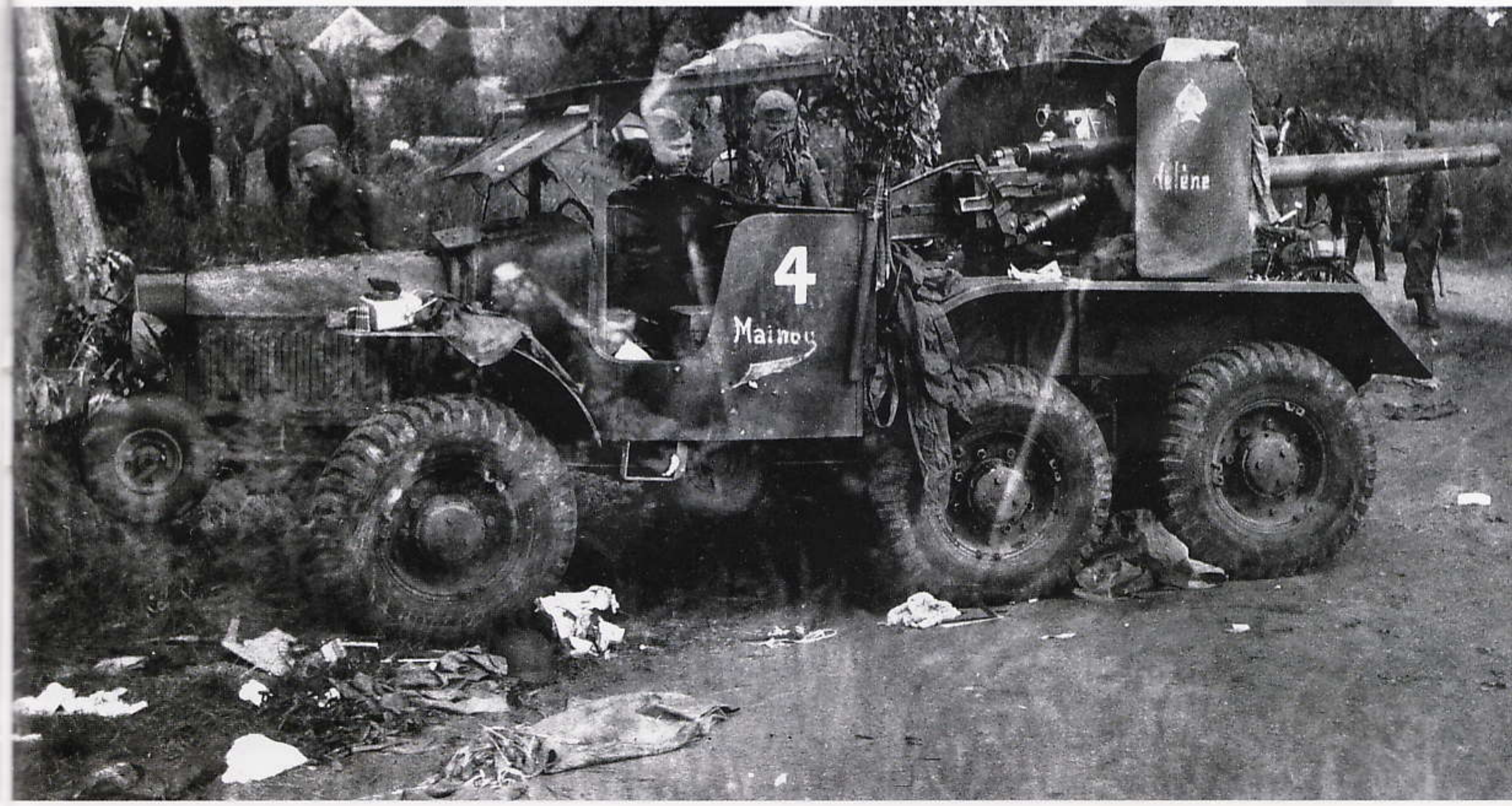
Les numéros de châssis étant connus pour chaque BACA, nous avons pu, grâce surtout aux photographies, reconstituer avec quasi-certitude les immatriculations des W 15 TCC qui leur ont été affectés :

51e BACA : **P 17 049, 051, 053, 054** et **056**
52e BACA : **P 17 058, 060, 061, 062** et **063**
53e BACA : **P 17 064, 065, 067, 069** et **070**
54e BACA : **P 17 066, 068, 071, 074** et **076**
55e BACA : **P 17 072, 073, 077, 078** et **079**
56e BACA : **P 17 075, 080, 081, 082**[A] et **084**
57e BACA : **P 17 083, 085, 087, 088**[A] et **090**
58e BACA : **P 17 086, 089, 091, 092** et **093**
59e BACA : **P 17 094, 095, 096, 097** et **098**
60e BACA : **P 17 100, 101, 102, 103** et **104**
61e et 54e[B] **:** **P 17 105, 106, 108, 110** et **115**
10/305e RA : **P 17 107, 109, 111, 112, 113** et **116**
9 non achevés : **P 17 114, 117** à **122, 125** et **126**

L'immatriculation attribuée au prototype du chasseur de char reste inconnue à ce jour.

[A] Les deux seuls numéros figurant dans les JMO.

[B] Trois à la 61e BACA, deux à la 54e reconstituée.

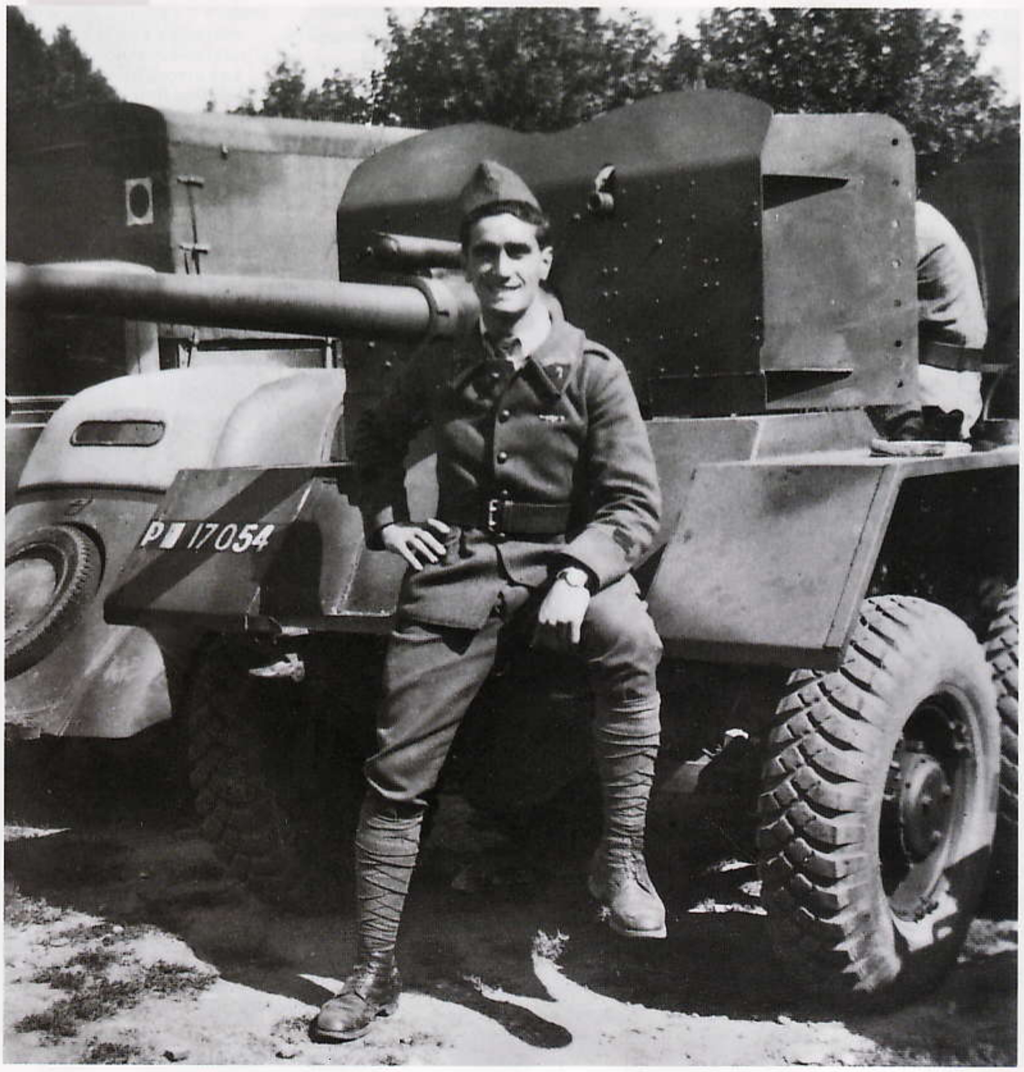


Avant de finir au combat, l'équipage de ce chasseur de chars « 4 » d'une batterie non identifiée a eu le temps de personnaliser son véhicule. Les inscriptions *Mainou* et *Hélène* font référence aux épouses ou amies des hommes mais l'as de pique étonne, en l'absence d'unité élémentaire dans la section antichar. *(Coll. Pascal Danjou)*

Deux des chasseurs de chars de la 51e BACA (4e DCr), photographiés avec leur équipage à l'issue de la campagne. Le toit blindé de la voiture « 4 » est tombé en route, permettant de mieux distinguer la pièce de 47, ici munie de son protège-culasse en toile. *(Coll. des anciens, via Henri de Wailly)*

W 15 TCC

Moteur, mécanique, châssis : du W 15 T de série.
Poids total en ordre de marche : 4 960 kg *(proto)*, 3 800 kg *(série)*.
Équipage : 3 hommes (chef de pièce, chauffeur, pointeur)
Blindage (prototype) : avant 4 à 6 mm, arrière 15 à 20 mm *(note EMA/SAET du 20 déc. 39)*.
Pointage du 47 Mle 1937 : champ de 60° en direction, – 13° à + 13° en hauteur.
Coups transportés : 30 (95 sur le prototype).



Le P ■ 17 054 de la 51e BACA (4e DCr), bien que parmi les premiers livrés, termine la campagne en parfait état. Un dragon du 7e RDP pose devant ce bel engin. *(Coll. Richard de Filippi)*

de la 54e BACA. Après avoir rappelé certains faits d'arme de l'unité, le document propose une analyse plus générale quant à son emploi :

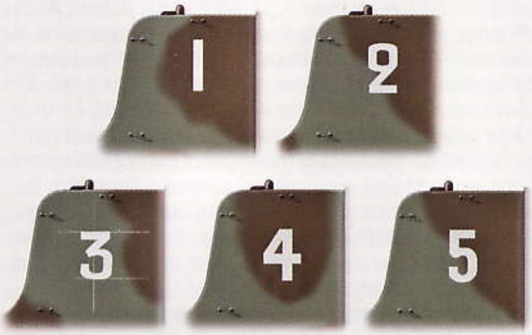
« *Cette batterie, comme la précédente avait quitté Satory sans entraînement. La note 2 198 du GQG du 5 juin et l'instruction provisoire du 7 juin n'étaient pas encore parues. On a donc employé la 54e batterie indépendamment des règles fixées par le commandement. La section antichar à souvent reçu pour tâche de couvrir des fronts de plusieurs kilomètres. Sa section de DCA ne lui servait à rien. D'ailleurs remorquée par des camions de trois tonnes et demi et non des tracteurs tous terrains, elle manquait totalement de mobilité et de défilement par rapport à la section antichar. Elle a cependant obtenu d'excellents résultats qui tiennent au courage de son personnel et à la chance qu'ils ont eue de trouver en face d'eux des formations cuirassées massives.*

Il ne faudrait pas déduire cependant que l'emploi en ait été rationnel, en raison du large front qu'elle avait, les attaques ennemies ont été gênées mais non arrêtées. Dès que les Allemands se trouvaient au contact, ils faisaient demi-tour, empruntant des itinéraires différents et débordaient très rapidement les autocanons de 47 qui n'avaient pas d'autres ressources que de décrocher.

« Malgré l'efficacité de la défense, l'avance ennemie n'était donc pas enrayée »

Malgré l'efficacité de la défense, l'avance ennemie n'était donc pas enrayée. Il est permis de conclure que si, au lieu de cinq ou six pièces pour cinq et même dix kilomètres de front, on avait eu deux ou trois batteries de ce genre employées en accord avec les autres armes et maintenant des points de résistance que l'ennemi n'aurait pu déborder ; l'assaillant aurait été amené à s'arrêter, au moins pendant quelque temps. Notre défense aurait pu se ressaisir. De plus la DCA aurait protégé ces points de résistance contre les effets démoralisants des Stukas.

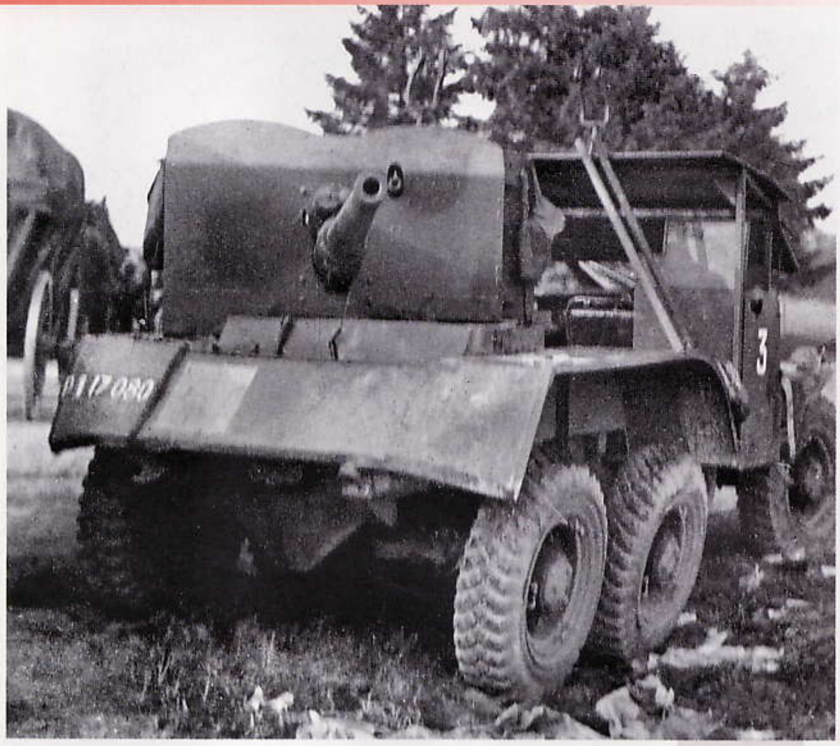
Je persiste à croire que des batteries ainsi employées en densité



Numéros d'ordre dans la section de 47 automoteurs
Chaque section compte cinq chasseurs de chars, numérotés par les soins du constructeur. Nous avons reproduit ici, sur le véhicule « 3 », les traits ayant servi de guide au peintre en lettres des usines Laffly (➡ *photographies pages 10-11*). S'agissant du « 1 », il existe la version classique (➡ *page 15*), mais aussi la curieuse version « 1^er^ » (➡ *page 20*).

suffisante et soutenues par une infanterie décidée à s'accrocher au terrain même si quelques infiltrations de chars avaient réussi à se produire, auraient brisé l'élan des Panzerdivisionen. »

Tout est dit. Les BACA sont efficaces mais trop peu nombreuses.

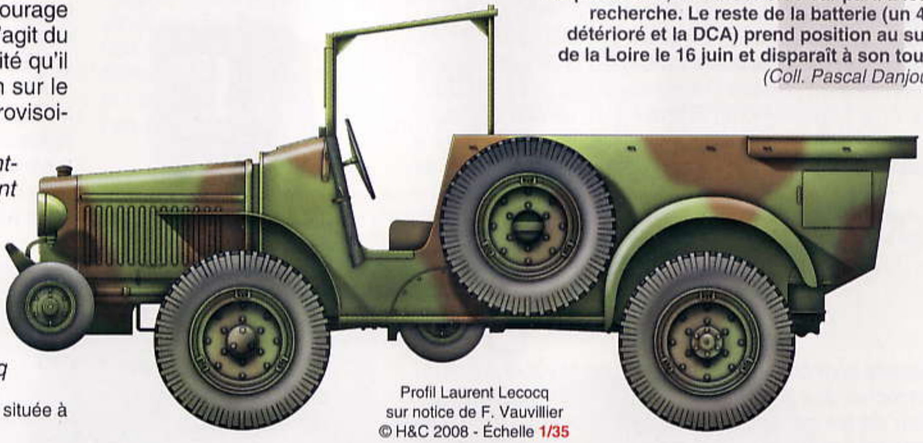


Le Laffly W 15 TCC P 17 080 est la pièce « 3 » de sa batterie, la 56^e^ BACA. Le 9 juin, la P 17 082 subit les tirs de mitrailleuse et la pièce est bloquée. Les quatre autres chasseurs de chars sont en position vers Clermont sur la route de Beauvais et reçoivent l'ordre de se replier au sud de l'Oise, mais ils disparaissent, comme le side-car parti à leur recherche. Le reste de la batterie (un 47 détérioré et la DCA) prend position au sud de la Loire le 16 juin et disparaît à son tour. *(Coll. Pascal Danjou)*

Au combat avec la 57^e^ batterie

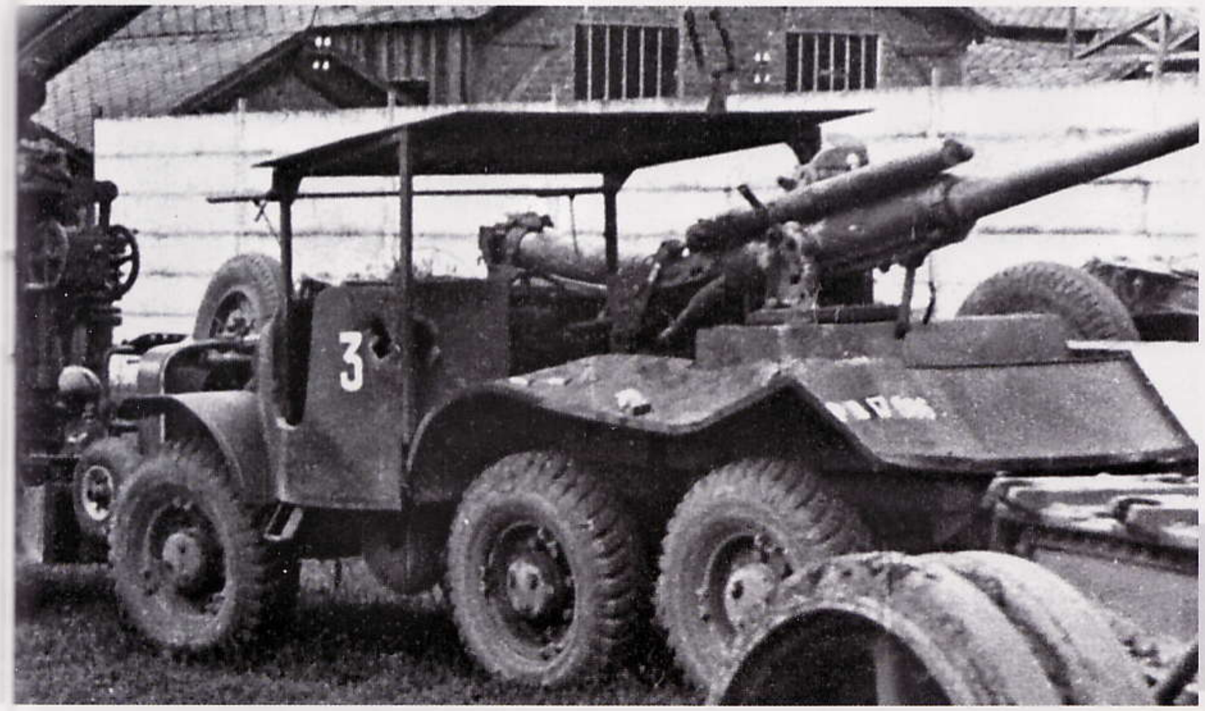
Un autre document significatif témoigne du courage des hommes et de la fiabilité des matériels. Il s'agit du rapport qu'a rédigé le lieutenant Bohin sur l'unité qu'il commande. Nous sommes le 11 juin au matin sur le front de la 2^e^ armée, la 57^e^ BACA est placée provisoirement à la disposition du II/91^e^ RI (3^e^ DIM) :

« *Arrivés vers 11 heures à 2 km est de Saint-Étienne*[17]*, je vois de nombreux hommes fuyant vers le sud en criant " voilà les chars " et en effet, à 1 km de Saint-Étienne, je vois nettement une trentaine de chars débouchant lentement de la lisière sud des bois situés entre Marcault et Saint-Étienne. Je continue jusqu'à cette localité et n'ayant pas le temps de rechercher des positions, je mets en batterie les cinq*



Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

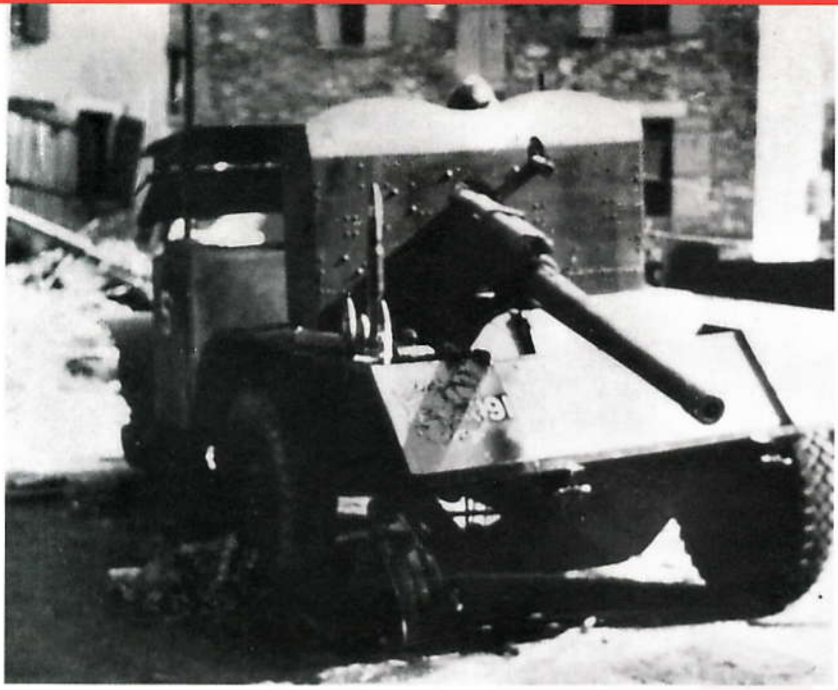
VLTT Laffly V 15 R
La version de liaison du célèbre tracteur V 15 T a été produite à 63 exemplaires en 1940. Ceux destinés aux BACA ont reçu un blindage léger analogue à celui des W 15 TCC. Aucun numéro d'immatriculation n'a été retrouvé à ce jour de manière formelle dans le cadre de ces unités, mais nous proposons le P 73 807, sorti avec le blindage léger.



Le P 17 006 de la 58^e^ ou 59^e^ BACA a perdu au combat le bouclier de son canon, ce qui dévoile la façon dont l'affût est installé sur le plateau du véhicule, décentré vers la gauche. *(Coll. Pascal Danjou)*

---

[17] Il s'agit de la commune de Saint-Étienne-à-Arnes, située à 30 km à l'est de Reims.



Les deux derniers chiffres bien visibles sur ce chasseur de chars « 5 » permettent de l'identifier comme le P 17 091 de la 58e BACA. *(Coll. Pascal Danjou)*

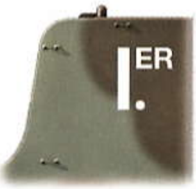
pièces face à droite au bord du chemin à l'est de Saint-Étienne et nous ouvrons le feu aussitôt, l'adjudant-chef étant à droite, le sous-lieutenant Saar au centre et moi-même aux pièces de gauche. Au troisième coup, la pièce de gauche immobilise le char qu'elle avait pris à partie et nous continuons le tir lorsque je vois tomber deux obus à notre arrière, puis deux à l'avant. La quatrième salve tombe en plein sur les pièces de droite.

Des flammes s'élèvent aussitôt à la 5e pièce. Cinq hommes sont blessés dont le maréchal des logis Boudry et le brigadier-chef Blanc-Patin. Je fais déplacer les trois autres pièces d'une centaine de mètres à gauche où nous sommes abrités par des maisons. Les blessés sont chargés sur ma voiture et sur la pièce du maréchal des logis Michel et je charge le lieutenant Saar de les conduire vers un poste de secours en lui donnant l'ordre de me retrouver, ainsi que le maréchal des logis Berry, à 800 m plus au sud, à une lisière de bois sur la route Saint-Étienne à Sommepy.

« Des flammes s'élèvent aussitôt à la 5e pièce. Cinq hommes sont blessés. »

Je conserve avec moi la pièce du maréchal des logis de Gassart, et comme il ne reste aucune infanterie et qu'il est visible que nous nous retirons définitivement, je veux voir s'il est possible de sauver au moins une pièce. Le chauffeur de la 5e est blessé et évacué. Avec Cacaud, je retourne aux pièces. La 4e a une roue à moitié déchiquetée et le carter du réducteur brisé. Les pignons sont à nu, mais la voiture semble pouvoir rouler. La 5e a reçu le coup sur le bouclier qui est complètement arraché. Le manchon est endommagé et les appareils de pointage en miettes. Le châssis ne semble pas avoir souffert, les éclats ont criblé le tableau de bord ; les deux réservoirs sont crevés sur le dessus et brûlent.

Avec les deux extincteurs nous éteignons le feu ; au premier coup de démarreur le moteur part[18]*. Je prends le volant de la 5e pièce, Cacaud celui de la 4e et nous partons à travers champs rejoindre la route de Sommepy et la lisière de bois donnée comme rendez-vous. Dès le départ, un mouvement de terrain nous masque et nous ne subissons pas d'autre tir allemand. La pièce du maréchal des logis de Grassart se tient à notre hauteur et nous regagnons le bois en espérant que nos cocardes tricolores sont bien visibles, car un 75 tire sur les chars allemands et nous craignons une méprise désagréable. À la lisière du bois, je retrouve la pièce de Berry mais pas de trace du lieutenant Saar et de la pièce Michel. Après avoir garé les deux pièces accidentées, je remets en batterie dans le voisinage de la pièce de 75 commandée par un capitaine qui possède un peloton de pièce excellent et tire sans arrêt. En quelques instants, avec une vingtaine de coups, il immobilise un groupe de trois chars en lisière du bois nord de Saint-Étienne à 2 000 m environ. Ces objectifs étant hors de portée de mes pièces, j'attaque les chars qui se dissimulent plus ou moins aux abords du village. Après un quart d'heure de tir, une douzaine de chars sont bloqués, et les quatre ou cinq qui se trouvent à moins de 1 500 m, touchés par le 47, brûlent.* »



(→ légende en bas de page)

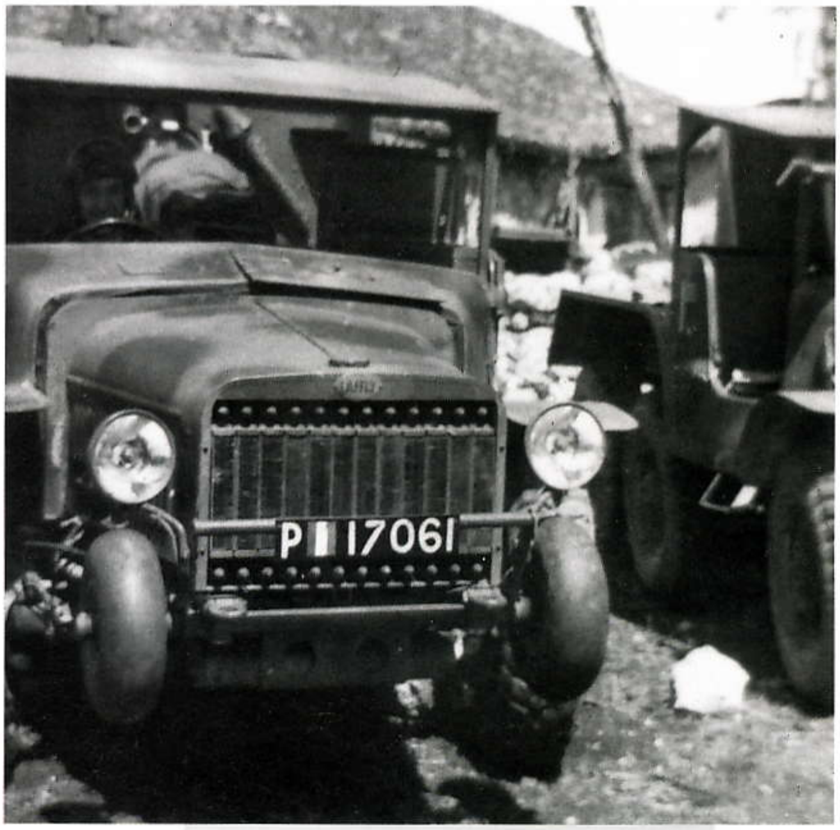
Le lieutenant Bohin sera capturé quelques jours plus tard, puis s'échappera avec l'un de ses sous-officiers et parviendra à rejoindre la zone libre après un voyage aux multiples péripéties.

Les derniers W 15 TCC

Terminons par l'histoire des derniers Laffly W 15 TCC construits et finis, affectés aux 54e (reconstituée) et 61e batteries. Leur sort est rapporté par le capitaine Étienne, qui fut chargé de la constitution des BACA, dans un rapport qu'il adresse le 27 juin 1940 au colonel directeur de l'artillerie. Son unité est repliée à Vannes depuis le 14 juin. Voici tout d'abord un extrait très instructif sur les derniers Laffly W 15 TCC produits :

« *17 juin. Chaque élément fut regroupé, le matériel réparti. Je vis M. Guérard, directeur de la maison Laffly, qui m'annonça qu'il ne pourrait reprendre ses fabrications avant des mois, qu'il fallait considérer que les châssis en construction ne seraient pas achevés, etc. Il me fit part, ainsi que le commissaire militaire, capitaine Meffre, du fait que, lors du départ d'Asnières, sept canons achevés avaient été donnés à la 10e batterie du 305e RA*[19].

À la suite de cette conversation, je décidais de m'en tenir provisoirement à la préparation des 54e et 61e batteries qui seraient déclarées prêtes respectivement pour le 19 à 8 heures et le 20 à 8 heures. La 54e batterie (sous-lieutenant Brusseaux) aurait cinq autocanons (dont un à tourelle faussée), une section de DCA



Appartenant à la 52e BACA (4e DCr), le P 17 061 termine la campagne au sein de sa batterie. Ce document présente aussi la particularité de montrer, certes peu distinctement au second plan, le numéro « 1er » (au lieu de « 1 ») sur le flanc d'un W 15 TCC. *(Coll. Henri de Wailly)* *avec tracteurs tous terrains (par échange avec une batterie non formée) et ses services généraux. La 61ᵉ (lieutenant Tardot) aurait quatre autocanons (dont le prototype non blindé), une section de DCA et ses services généraux. »*

Les autres batteries ne disposeront au mieux que de leur section de DCA et leurs services généraux (62ᵉ et 63ᵉ), les deux suivantes n'auront que leurs services généraux (64ᵉ et 65ᵉ).

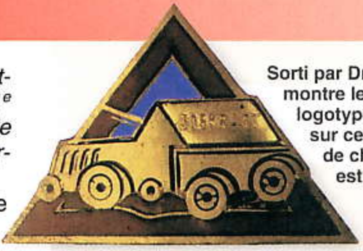
Face à l'avance allemande, l'ensemble des batteries tente une retraite vers le sud. Le capitaine Étienne espère trouver un point de franchissement de la Loire intact et non encore gardé par l'ennemi. Malheureusement, ce ne sera pas le cas. Reprenons son témoignage à la date du 20 juin :

« *Depuis plus de douze heures, nous nous trouvions à l'intérieur du dispositif ennemi. Malheureusement tout nous démontrait l'impossibilité de déboucher au sud (nous apprîmes le soir que les Allemands avaient déjà une large tête de pont sur la rive gauche. Nous n'avions plus que 50 kilomètres d'essence). Derrière nous, vers la Bretagne, l'ennemi était partout, sans rien pour lui résister car nous n'avions pas rencontré l'armée française annoncée, à laquelle nous espérions nous joindre. Nous étions donc seuls sans issue possible vers la terre libre en cas de combat. Or plus de quatre de nos batteries sur six n'avaient pas d'autocanons ; les sections de DCA ne pouvaient rien ; aucun emploi n'était possible en unité constituée, en raison du terrain couvert, cloisonné, manquant totalement de vues. On pouvait seulement imaginer que les quelques autocanons se jetteraient dans la campagne, individuellement, sans cohésion ni contrôle, sans mission nette puisqu'ils ne pourraient jamais rejoindre une terre libre. Cet emploi absolument contraire à l'esprit et à la nature du matériel le vouait à une destruction rapide et exigeait le sacrifice total du personnel sans atteindre aucun but qui le justifiât.*

Si nous attendions la nuit pour pousser des reconnaissances d'ailleurs superflues, hélas, nous risquions une surprise dans le cas où, repérés, l'ennemi nous attaquerait. Le terrain décrit ci-dessus étirerait notre parc sur plusieurs petits chemins. La défense était très aléatoire. On risquait d'être obligé de faire une retraite impossible à gouverner et de voir notre matériel passer intact aux mains de l'ennemi. Je décidais donc, ayant épuisé toutes nos chances d'en sortir de manière moins pénible, d'ordonner la destruction de notre matériel. »

Le capitaine Étienne, ainsi qu'une bonne partie de ses hommes, parviendra à rejoindre la zone libre, mais les derniers Laffly W 15 TCC, complets ou non, seront ainsi détruits sans combattre. Triste fin pour ces matériels d'avenir.

Malgré les qualités combatives des BACA et la pertinence de la formule du Laffly W 15 TCC, les effectifs et dotations mis en œuvre étaient bien trop faibles pour espérer renverser le cours de la bataille. Au-delà de toute vaine polémique, nous ne pouvons hélas qu'imaginer les dégats que plusieurs centaines d'automoteurs armés de 47 auraient pu faire dans les rangs des Panzerdivisionen. Mais, nous l'avons vu, prévoir de telles fabrications, c'était imaginer une guerre différente de celle à laquelle l'on s'était préparé, et seule l'urgence a conduit, *trop peu, trop tard*, à la sortie de nos brillants chasseurs de chars de 1940. ■



Sorti par Drago, cet insigne émane du constructeur, comme le montre le triangle dans lequel Laffly inscrit usuellement son logotype, et comme le suggère l'emploi d'un graphisme calqué sur celui du papier à en-tête de l'ingénieur Hollos. Le chasseur de chars — tirant vers l'avant, pour l'équilibre du dessin — est frappé au chiffre du 305ᵉ RATT (un T manque).

L'ÉNIGME DU 305ᵉ

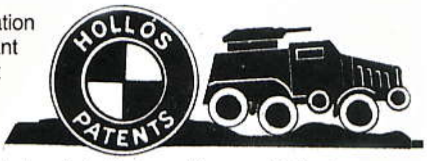
L'insigne bien connu que nous reproduisons ci-dessus soulève une question : le Laffly W 15 TCC a-t-il servi au 305ᵉ RATTT (1ʳᵉ DCr) ?

L'histoire étant à présent dévoilée, nous disposons de deux éléments de réponse :

– la 10/305ᵉ batterie a selon toute vraisemblance perçu à titre provisoire, pour évaluation opérationnelle en mars-avril 1940, le prototype W 15 TCC ;

– la même unité a été rééquipée, le 17 juin 1940, avec une demi-batterie de six chasseurs de chars de série (sa seconde demi-batterie percevant des 47 à tracteurs). Soulignons au passage que cette batterie a quitté son régiment et sa division d'origine pour rejoindre le 309ᵉ RATTT de la 2ᵉ DCr.

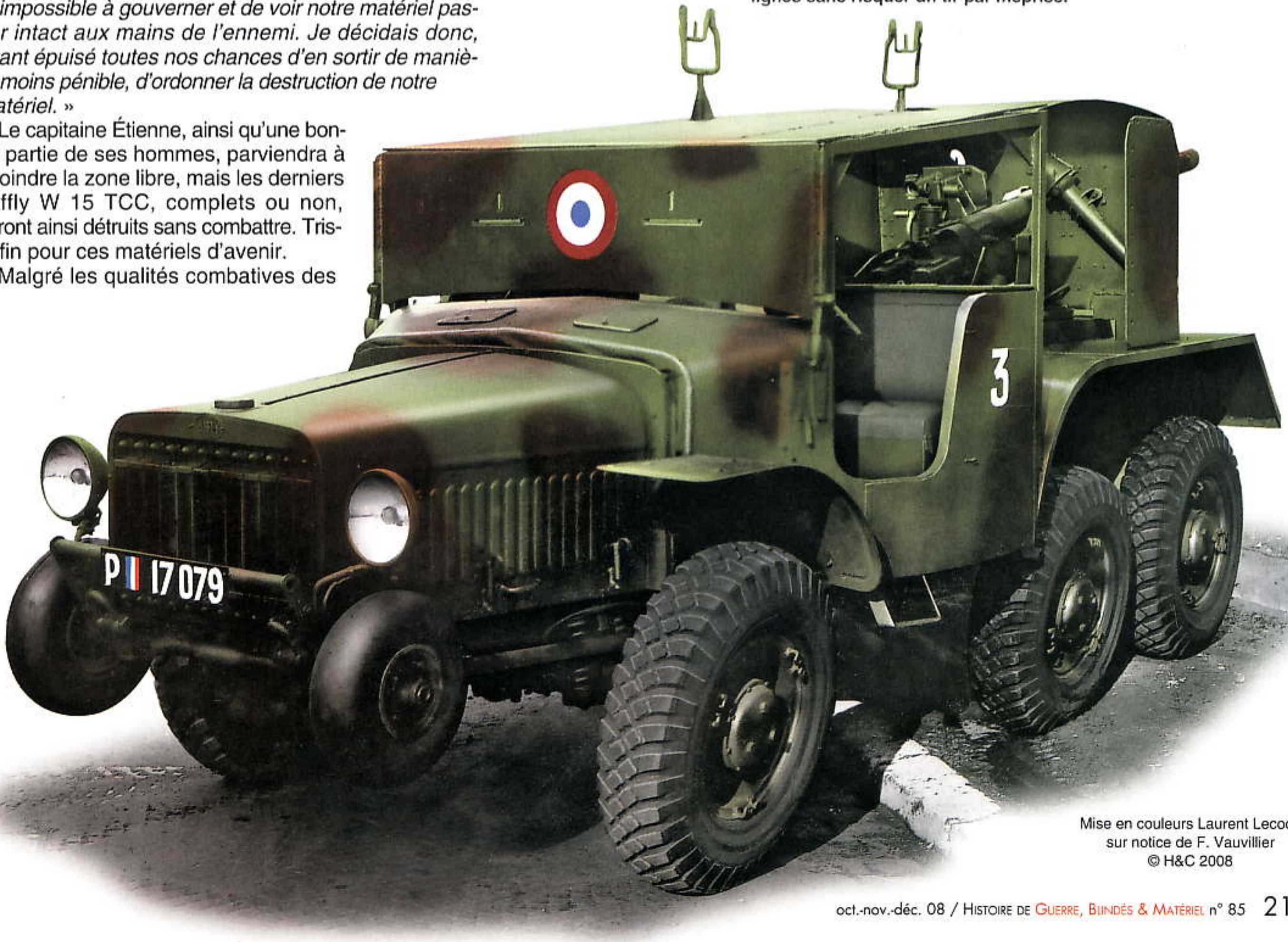
Ceci étant posé, nous avançons l'explication suivante : au début de 1940, Laffly, confiant dans l'avenir de son modèle, fait réaliser cet insigne à titre promotionnel, pour le distribuer aux militaires appelés à utiliser le W 15 TCC. Et, le prototype se trouvant alors au 305ᵉ, le numéro de ce régiment est, assez logiquement, ajouté à l'insigne.



Le tracé de l'insigne, bien que distinct, s'inspire nettement du papier à en-tête de l'ingénieur Hollos, détenteur des brevets.

Chasseur de chars Laffly W 15 TCC, Asnieres, 29 mai 1940

Cette mise en couleurs d'une photographie d'usine Laffly met en évidence la grande cocarde placée au centre du blindage frontal. Celle-ci vise à assurer aux véhicules de rentrer dans les lignes sans risquer un tir par méprise.



Mise en couleurs Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008

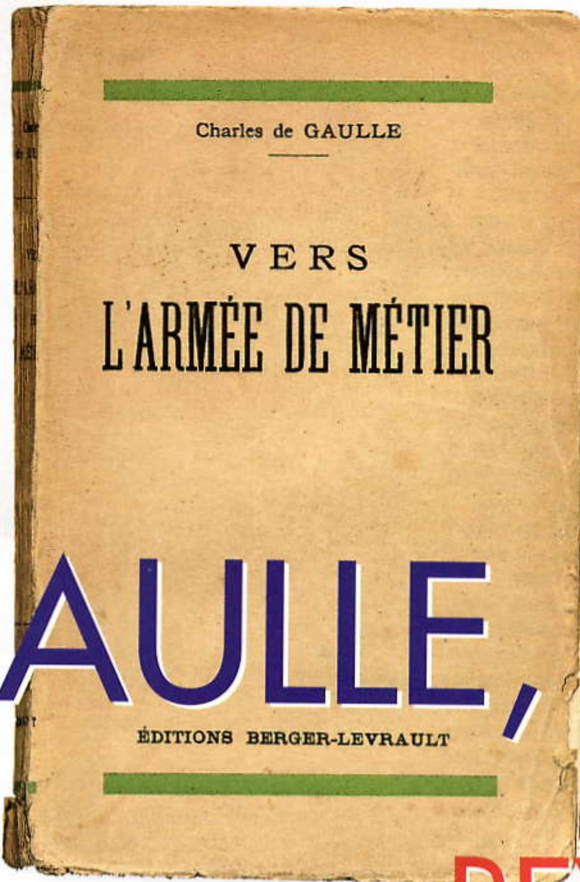
Notes

18. La qualité des productions Laffly (à moteur Hotchkiss quatre cylindres pour toute la série 15) est ici mise en valeur. La transmission, en particulier, n'a rien à envier à un véhicule moderne.

19. Selon les archives du 305ᵉ RA, seuls six véhicules seront attribués à la 10/305ᵉ et formeront une demi-batterie automotrice. L'autre demi-batterie se composera de pièces de 47 tractées.

Une analyse de
François Vauvillier

DE GAULLE, REYNAUD



Charles de GAULLE

VERS
L'ARMÉE DE MÉTIER

ÉDITIONS BERGER-LEVRAULT

Ci-dessus.
« *Ce-grand-diable-d'officier-qui-attend-dans-l'antichambre* » n'est encore que chef de bataillon lorsqu'il débute sa croisade pour le *corps spécialisé*. Après avoir commandé le 19e BCP à Trèves, à l'armée française du Rhin *(notre document)*, **Charles de Gaulle est affecté à Paris, au secrétariat général du conseil supérieur de la Défense nationale.**
(DR, coll. F. Vauvillier)

« *Le petit homme aux grandes idées* », Paul Reynaud *(à droite, vu en septembre 1938)* **rencontre de Gaulle pour la première fois le 5 décembre 1934. Celui-ci le convainc, en une seule entrevue, de rejoindre sa croisade pour le corps spécialisé. Les deux hommes ne cesseront plus de faire cause commune jusqu'au 16 juin 1940.**
(DR, coll. F. Vauvillier)

Au centre, l'édition originale de l'œuvre, mai 1934.
(Coll. F. Vauvillier)

Charles de Gaulle est-il cet « *usurpateur solitaire de vérités collectives* » dépeint avec causticité par Jean Lacouture, ou le chantre incompris de l'armée de choc ? Exégèse de ses écrits.

Le plus marquant des ouvrages de Charles de Gaulle, *Vers l'armée de métier*, sort le 5 mai 1934. La question centrale qui s'y trouve développée est, comme nul ne l'ignore, la création et l'entretien permanent d'un *corps spécialisé* motorisé, chenillé et cuirassé, uniquement composé d'engagés et d'une maistrance de carrière. Il s'agit de pouvoir répondre à tout moment, en cas de crise internationale, à la politique d'alliances tissées par la France, mais aussi de substituer à la course aux effectifs, perdue d'avance du fait de la démographie française, la course à la supériorité d'emploi et à la prouesse technique, facteurs de victoire.

Le prophète de la bataille du futur...

Le point qu'il nous faut traiter en préambule est la paternité de l'idée même de l'armée motorisée et cuirassée empreinte d'une puissance irrésistible. Cette paternité revient au général Jean-Baptiste Estienne, le Père des chars, qui énonça le 5 février 1920 cette célèbre prophétie de la bataille du futur :

« *Réfléchissez, Messieurs, au formidable avantage stratégique et tactique que prendraient sur les lourdes armées du plus récent passé, 100 000 hommes capables de couvrir 80 km en une nuit avec armes et bagages, dans une direction quelconque et à tout moment. Il suffira pour cela de 8 000 camions ou tracteurs automobiles et de 4 000 chars à chenilles...* »

C'est le même Estienne qui, en mars 1928, avec son aplomb et son indépendance d'esprit légendaires, se propose de donner au projet de défense des frontières par la fortification permanente une forme radicale : au lieu d'« *organisations fixes, uniquement passives* [qui] *paraissent d'une efficacité douteuse* », Estienne préconise des « *cuirassements mobiles* [...] *organisés comme les chars de bataille en construction* » (les trois premiers chars B, mais en plus gros), qui pourraient « *se porter de nuit comme de jour en moins de 10 heures, prêts au combat, sur tout point menacé dans un rayon de 80 km : 400 chars avec un personnel de 4 000 hommes suffiraient à équiper la frontière entre la Belgique et la Suisse* » (27 mars 1928).

Dépourvue de la portée quasiment iconoclaste des propositions d'Estienne[1], l'étude de « *divisions automobiles* » et de la « *moteurisation* » de l'armée est conduite durant les années vingt, de manière officielle, par des officiers à qui la postérité doit rendre cette justice, tels les généraux Buat (mort prématurément en 1923) et Doumenc (déjà l'organisateur des transports automobiles en 1914-18)[2], tandis que l'armée française du Rhin fournit un champ d'expérimentations.

Toujours dans le sérail, au début des années trente sous l'égide de Weygand, c'est la cavalerie qui prend le relais. Des hommes comme Flavigny, concepteur et promoteur de la division légère mécanique (1933), ou Trinquet, chef d'orchestre de la première manœuvre moto-mécanique opérationnelle de l'histoire de l'armée française (Maroc, février-mars 1934)[3], méritent que l'on se souvienne d'eux. Et que dire d'Héring qui, le premier, couche sur le papier la notion de *groupements de combat cuirassés* pour la future DCu examinée par le conseil supérieur de la Guerre (2 décembre 1938).

Pourtant, la dimension d'un Charles de Gaulle, fut-il simple chef de bataillon[4] au début de sa croisade pour le *corps spécialisé*, est tout autre. Son talent de plume, la haute idée qu'il se fait de son propre destin et la conviction que seule la voie politique permettra l'avènement du « *moteur combattant* » confère à son œuvre une puissance et une portée inégalées.

... et la chapelle du Nouveau testament

Officier d'infanterie, ancien chef de corps du 19e bataillon de chasseurs à pied à Trèves (1927-1929), Charles de Gaulle avait croisé la route du général Estienne en 1925, en une occasion qui serait restée inaperçue si J.-F. Perrette ne l'avait sortie de l'oubli[5] : « *sans qu'on sut jamais qui l'avait invité dans notre milieu fermé, exclusivement chars, apparaît un immense, filiforme, capitaine d'infanterie [...]. Sa présence fut froide-*

NOTES

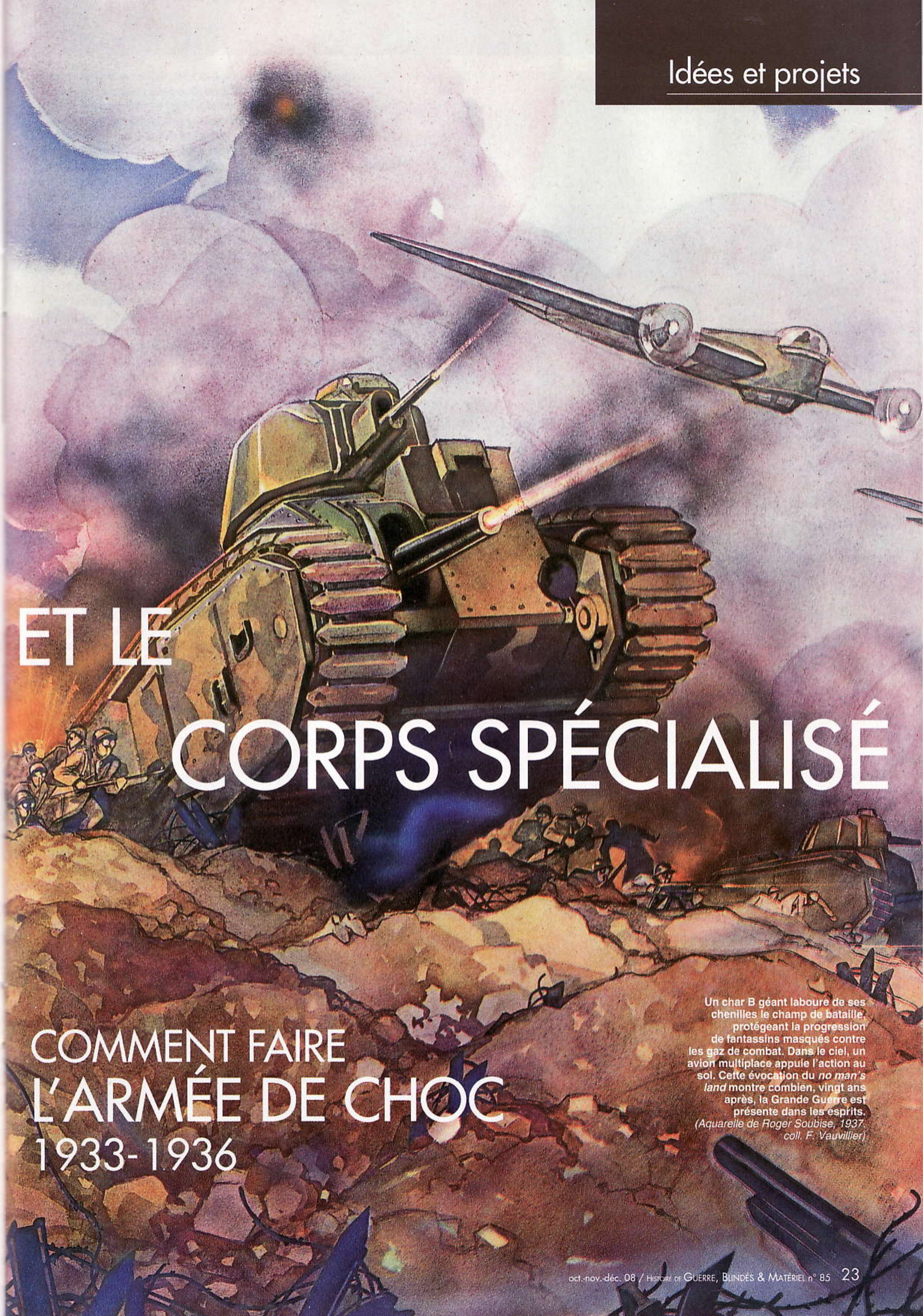
[1]. Le Père des chars, atteint par la limite d'âge en novembre 1922, était resté « *chargé des études de chars de combat* », avec solde, jusqu'à la fin de 1933. Il meurt le 2 avril 1936, à 76 ans.

[2]. Sur « *les croyants* », ➡ G. Saint-Martin, *L'Arme blindée française*, Tome 1 (éd. Économica 1998), pages 19-32.

[3]. ➡ GBM 78 pages 54-63.

[4]. Il sera nommé lieutenant-colonel le 25 décembre 1933.

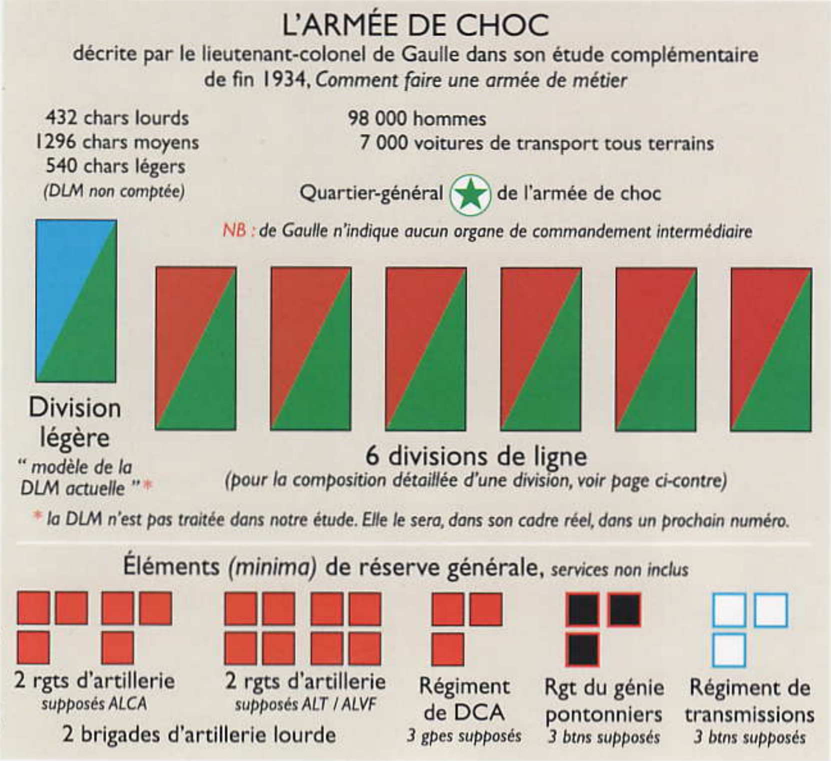
[5]. *Le général Delestraint*, J.-F. Perrette, Presses de la Cité, Paris 1972, page 44.



COMMENT FAIRE L'ARMÉE DE CHOC ET LE CORPS SPÉCIALISÉ

1933-1936

Un char B géant laboure de ses chenilles le champ de bataille, protégeant la progression de fantassins masqués contre les gaz de combat. Dans le ciel, un avion multiplace appuie l'action au sol. Cette évocation du *no man's land* montre combien, vingt ans après, la Grande Guerre est présente dans les esprits. *(Aquarelle de Roger Soubise, 1937, coll. F. Vauvillier)*



L'ARMÉE DE CHOC

décrite par le lieutenant-colonel de Gaulle dans son étude complémentaire de fin 1934, *Comment faire une armée de métier*

432 chars lourds
1296 chars moyens
540 chars légers
(DLM non comptée)

98 000 hommes
7 000 voitures de transport tous terrains

Quartier-général ★ de l'armée de choc

NB : de Gaulle n'indique aucun organe de commandement intermédiaire

Division légère
" modèle de la DLM actuelle " *

6 divisions de ligne
(pour la composition détaillée d'une division, voir page ci-contre)

* *la DLM n'est pas traitée dans notre étude. Elle le sera, dans son cadre réel, dans un prochain numéro.*

Éléments *(minima)* de réserve générale, *services non inclus*

Infographie François Vauvillier © Histoire & Collections 2008

ment appréciée dès que nous vîmes qu'il venait d'accaparer " notre général " ». La graine, sans doute, était semée, mais peu dans les écrits de Charles de Gaulle entre 1925 et 1932 indique qu'elle allait germer.

La révélation allait s'exprimer au début des années trente. En poste à Paris depuis novembre 1931, au secrétariat général du conseil supérieur de la Défense nationale, dépendant du président du Conseil, de Gaulle évolue dans un petit cercle d'officiers et de personnalités d'horizons politiques divers, mais tous marqués par un antifascisme ardent, conscients des menaces que les « nations de proie » font peser sur la paix mondiale et de la nécessité de disposer d'un outil militaire régénéré pour faire pièce à leurs ambitions.

On trouve au centre de ce cercle un octogénaire inspiré, « *vieux philosophe des armes* » aux nombreuses relations, le lieutenant-colonel Émile Mayer, et un capitaine ami et confident, Lucien Nachin, tandis que quelques journalistes en renom gravitent en périphérie.

Et Charles de Gaulle écrit. Il publie son premier article sur le *corps spécialisé* en mai 1933 *(➠ détails page 34)* et son ouvrage majeur, *Vers l'armée de métier*, un an plus tard. C'est un manifeste.

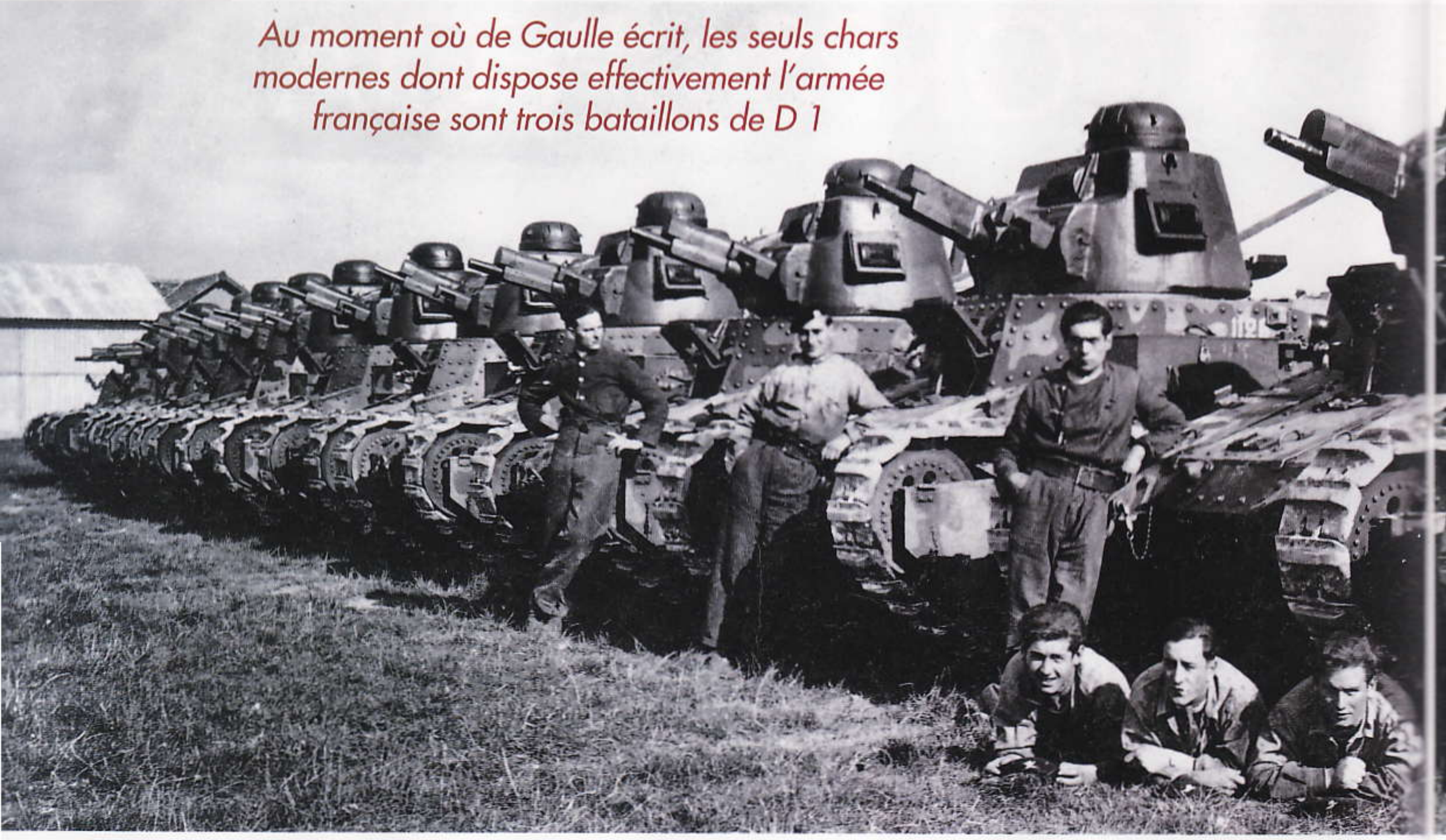
Qu'il fut devenu ou non l'*homme du 18 juin*, le de Gaulle de 1934 vient déjà de marquer son temps. Il est celui qui, énonçant des « *idées non point neuves, mais renouvelées* »[6], desserrant le carcan de sa condition d'officier, joue délibérément à la marge, écrit et fait écrire dans la presse, porte le débat sur la place publique, met le pied dans l'entrebaillement de la porte de l'Assemblée et, ce faisant, franchit le Rubicon. Car la question du *corps spécialisé* est, « *sur le plan le plus élevé* »[7], non pas militaire, mais bien politique.

La croisade : une voie politique pour l'instrument de la politique de la France

« *Ce sera vous, ou personne* » déclare de Gaulle à Paul Reynaud le 5 décembre 1934, jour de leur première entrevue[8].

L'homme politique, de douze ans son aîné, est ce député de la « chambre bleu horizon » qui, battu aux élections de mai 1924 et n'ayant pu prendre part au vote sur le statut de l'armée, avait réclamé, dans un article, que l'on mit sur pied *l'armée du Traité* : « *une armée mobile et rapide qui puisse fondre sur le repaire où se concentre l'armée ennemie* [...] *Vite et loin. Ce n'est pas une armée de couverture, c'est une armée offensive qu'il nous faut* » (5 juillet 1924). On comprend le choix.

Onze ans plus tard, Reynaud, réélu en 1928, acquis dès la première rencontre à la vision du lieutenant-colonel, se joint à la croisade, au moment où « *l'incompréhension des uns et la routine des autres sont deve-*



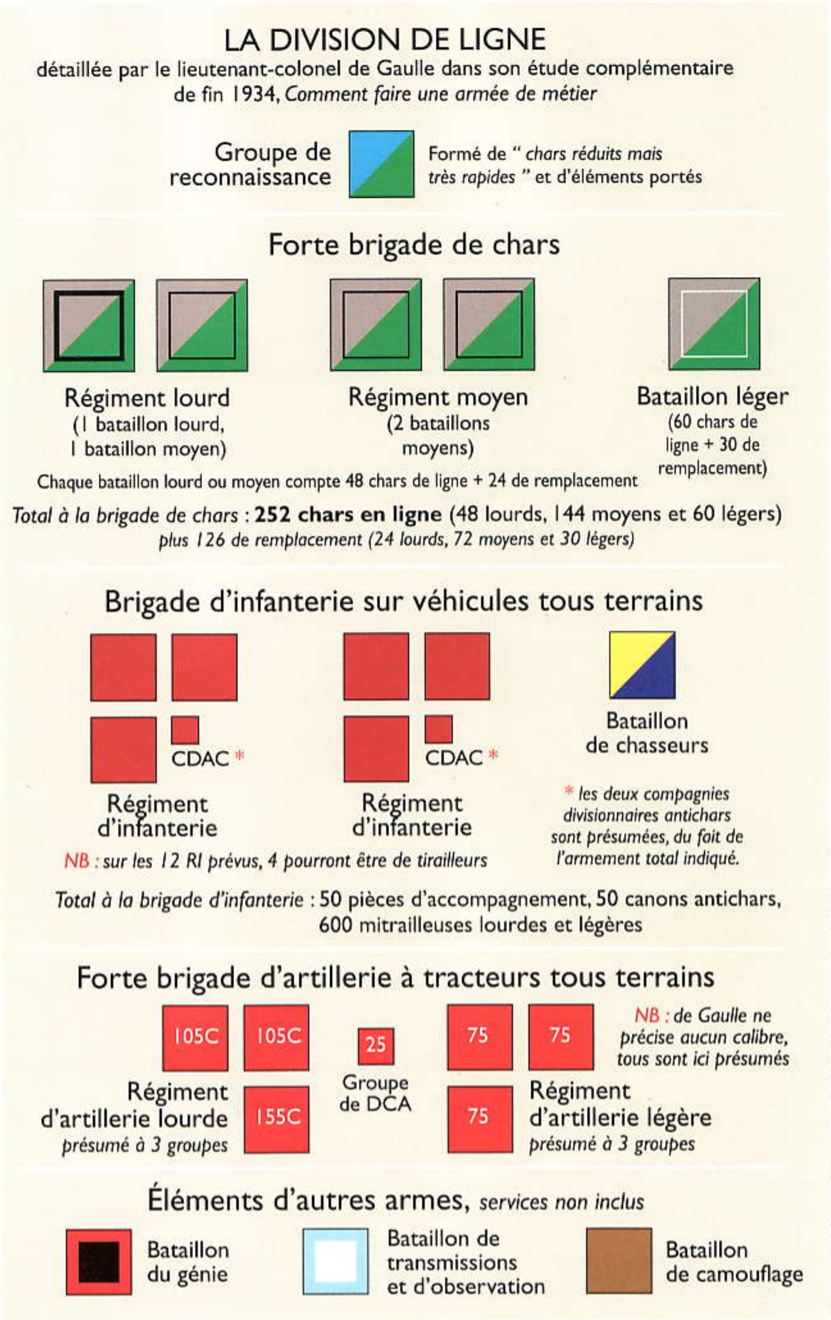
Au moment où de Gaulle écrit, les seuls chars modernes dont dispose effectivement l'armée française sont trois bataillons de D 1

Alignement de CHARS D 1 du 507e RCC de Metz vers 1936. Il s'agit du troisième bataillon de fabrication, le plus tardif — livré de septembre 1934 à février 1935 —, avec au premier plan les 1 126 et 1 149. Tardivement mise au point, la tourelle ST 2 ici visible est absente au moment de leur livraison. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)* *nues non plus seulement fâcheuses mais coupables* » (lettre de CdG à Paul Reynaud, 14 janvier 1935).

Prenant la parole le 15 mars 1935 à la Chambre, rappelant aux politiques leur responsabilité (« *l'état-major n'est qu'un organe aux ordres des hommes d'état* »), Paul Reynaud entend démontrer que les peuples pacifiques ont le devoir de participer à la course aux armements et que, dans la course aux effectifs, la France ne peut pas jouer la carte de la quantité. D'où l'atout maître à donner à notre pays : « *créer un corps spécialisé propre à des répliques aussi foudroyantes que l'attaque, car, si l'assailli n'a pas des ripostes aussi rapides que l'assaillant, tout est perdu.* »[8]

De Gaulle sait qu'il ne peut attendre « *du corps militaire — pas plus que d'aucun autre — qu'il se transforme seul* » (lettre à Paul Reynaud, 29 mars 1935), d'où ce choix de la voie parlementaire. La veille, Reynaud a déposé son contre-projet de loi portant création du *corps spécialisé*. En quatre articles sobrement rédigés, c'est tout le projet de Gaulle. Et l'article 4 indique que sa réalisation « *sera entreprise sans délai et poursuivie progressivement de manière à être achevée le 15 avril 1940* ». Mais la commission de l'armée, téléguidée par l'état-major, torpille l'affaire. La grande armée cuirassée qui eut sans doute changé le destin de la France ne verra jamais le jour. Le commandement se contentera de « *glaner* » [9], sans que l'ossature d'ensemble ne soit jamais réalisée et, plus encore, sans que l'idée ayant présidé à la naissance du concept de *corps spécialisé* — l'instrument de la politique étrangère de la France — ne soit même effleurée.

Un an et demi après l'intervention de Paul Reynaud dans la croisade, au moment du vote du programme dit des Quatorze milliards, « *on perçoit toujours, aussi bien dans les conceptions que dans l'exécution, l'impuissance à tirer parti de cette évolution pour bâtir quelque chose de grand et pour transformer les conditions de la sécurité française.* [...] *C'est donc encore une cote mal taillée, hommage plus ou moins involontairement rendu à nos conceptions, mais qui n'a pas l'ampleur voulue pour changer le jeu comme il le faudrait.* » (lettre de Charles de Gaulle à Paul Reynaud, 23 septembre 1936).



LA DIVISION DE LIGNE

détaillée par le lieutenant-colonel de Gaulle dans son étude complémentaire de fin 1934, *Comment faire une armée de métier*

Groupe de reconnaissance — Formé de " *chars réduits mais très rapides* " et d'éléments portés

Forte brigade de chars

Régiment lourd (1 bataillon lourd, 1 bataillon moyen)

Régiment moyen (2 bataillons moyens)

Bataillon léger (60 chars de ligne + 30 de remplacement)

Chaque bataillon lourd ou moyen compte 48 chars de ligne + 24 de remplacement

Total à la brigade de chars : **252 chars en ligne** (48 lourds, 144 moyens et 60 légers) *plus 126 de remplacement (24 lourds, 72 moyens et 30 légers)*

Brigade d'infanterie sur véhicules tous terrains

NB : *sur les 12 RI prévus, 4 pourront être de tirailleurs*

* *les deux compagnies divisionnaires antichars sont présumées, du fait de l'armement total indiqué.*

Total à la brigade d'infanterie : 50 pièces d'accompagnement, 50 canons antichars, 600 mitrailleuses lourdes et légères

Forte brigade d'artillerie à tracteurs tous terrains

NB : *de Gaulle ne précise aucun calibre, tous sont ici présumés*

Éléments d'autres armes, *services non inclus*

Infographie François Vauvillier © Histoire & Collections 2008

LE PROJET EN DÉTAIL

Voyons maintenant de plus près les contours, sous un angle aussi technique que les écrits de Charles de Gaulle le permettent, du *corps spécialisé*, dit aussi « *corps de qualité* », « *armée nouvelle* », « *armée d'élite* » ou encore, expression selon nous la plus parlante, « ***armée de choc*** ». L'auteur de *Vers l'armée de métier* en décrit ainsi la composition globale :

« *Six divisions de ligne, motorisées et chenillées tout entières, blindées en partie, constitueront l'armée propre à créer l' " événement ". Organisme auquel son front, sa profondeur, ses moyens de se couvrir et de se ravitailler permettront d'opérer par lui-même. L'une quelconque des six grandes unités sera, d'autre part, dotée de tout ce qu'il faut, en fait d'armes et de services, pour mener le combat de bout en bout, du moment que d'autres l'encadrent.* [...]

À l'ensemble formé par les six divisions de ligne se trouvera jointe, pour l'exploration et la sûreté à distance, une division légère. [...]

Enfin des réserves générales [...] *et les services accoutumés complèteront l'armée de choc.*

Celle-ci possèdera, par rapport au total des troupes que la France mit sur pied au mois d'août 14, une capa-

NOTES

[6] Dédicace fréquente de Charles de Gaulle pour son ouvrage de 1934, citée par J. Nobécourt et J. Planchais, *Une histoire politique de l'armée*, Le Seuil 1967, Tome I, page 194.

[7] Extrait d'une lettre de Charles de Gaulle à Paul Reynaud, 15 octobre 1937. Ces lettres ont été publiées dans leur intégralité dans *Paul Reynaud, mon père*, É. Demy, Plon 1980, pages 287-328.

[8] Paul Reynaud, *Venu de ma montagne* (mémoires), Flammarion 1960, Tome 1, pp 421 et 430.

[9] « *Nous glanons, soyez-en sûr* », avait écrit le général Colson à de Gaulle le 17 décembre 1934 en lui refusant les pages de la *Revue militaire française*.

Sur la composition effective des DCr en 1939-1940, ➨ *GBM 79 pp. 38-49 et GBM 80 pp.40-49.*

> *« La guerre serait beaucoup plus certaine si se livraient seuls à la course aux armements les peuples qui seraient capables d'une aggression »*
>
> *(Paul Reynaud devant la Chambre, 15 mars 1935)*

Qu'ils soient légers, moyens ou lourds, « *ces dominateurs seraient nombreux et coûteraient chers* » indique de Gaulle en parlant des chars. Mais il s'empresse d'ajouter que la dépense est, de toutes façons, nécessaire car « *que l'on crée, ou non, des divisions professionnelles, il faudra bien, de toute manière, et sous peine de nous condamner à une infériorité grave vis-à-vis d'autres puissances, pourvoir au remplacement des chars modèle 1918* [les Renault FT ici visibles] *par d'autres de types modernes* » (*Comment faire l'armée de métier*, page 142). Cette évidence n'avait pas échappé à l'EMA : la décision de remplacer les FT est en effet inscrite en filigrane dans le programme du char de 6 tonnes du 2 août 1933. Hélas, il ne s'agira que de remplacer un matériel et non de changer de manière de combattre.
(Coll. F. Vauvillier)

cité de feu trois fois supérieure, une rapidité virtuelle décuple, une protection infiniment plus grande. En ajoutant que le tout s'appliquera normalement sur un front dix fois moins étendu et que les soldats de carrière tireront de leur armement un rendement incomparable, on peut se faire une idée de la puissance dont sera localement susceptible l'armée de métier de demain. » (*Vers...*, pages 111, 116 et 117 de l'édition originale).

Les chars, « échelon capital »

Charles de Gaulle brosse à grands traits la composition de chacune des six divisions de ligne, toutes sur le même modèle à trois brigades (une de chars, une d'infanterie, une d'artillerie). Pour la première :

« *Une brigade fortement blindée, roulant à travers champs aussi vite qu'un cheval au galop, armée de cent cinquante canons de moyen calibre, de quatre cent pièces plus petites, de six centaines de mitrailleuses, franchissant les fossés de trois mètres de large, gravissant les talus de trente pieds de haut, culbutant les arbres de quarante ans, renversant les murs épais de douze briques, écrasant tous réseaux, grilles ou palissades, voilà de quoi l'industrie peut doter aujourd'hui chaque division professionnelle.*

Cette brigade de deux régiments, l'un de chars lourds, l'autre de chars moyens, éclairée par un bataillon d'engins légers, très rapides, dotés d'un matériel perfectionné pour la liaison, l'observation, les travaux de campagne, constituera l'échelon capital de la grande unité. » (*Vers...*, page 111).

Du nombre de chars dans la division

De combien de chars précisément est-il question ? La division « *à 500 chars* », la plus souvent évoquée, appartient à la première étude de Charles de Gaulle, publiée en mai 1933. En mai 1937 dans *Le problème militaire français* (➠ *contexte page 34*), Paul Reynaud l'évoque en rappel, soulignant la similitude de composition des Panzerdivisionen (« *540 chars* ») avec celle « *que le colonel de Gaulle suggérait en 1933 pour la division cuirassée* ». Ce chiffre de 500 est aussi celui que, vingt ans plus tard, le général de Gaulle reprendra, inchangé, dans ses *Mémoires de guerre* [10].

Pourtant, nous allons le découvrir, l'officier-croisé avait, dès 1934, infléchi sa manière de voir.

Sur les questions numériques en matériels, *Vers l'armée de métier* témoigne d'une imprécision volontaire, destinée à libérer toute la force évocatrice dont l'auteur est capable, et aussi sûrement à ne pas réduire le grand dessein à des considérations par trop techniques où l'homme du « *char-papier* » pourrait prêter le flanc à ses détracteurs du « *char-métal* » [11]. Certes, de Gaulle indique dans le chapitre *Emploi* de *Vers l'armée de métier* : « *Pour peu que l'armée engage quatre divisions, deux mille chars, sur dix lieues de front, s'apprêtent à surgir à la fois* ». Mais cette envolée semble être une rémanence des travaux initiaux de 1933, plutôt que la traduction précise de sa vision telle qu'on peut la reconstituer en ce printemps de 1934.

Analysons plus en détail l'ouvrage majeur : de Gaulle livre une première indication, celle d'un **régiment de chars lourds** dont on comprend qu'il est fort de 150 appareils, si l'on se fie au même nombre de « *canons de moyen calibre* » : sans grand doute les 75 mm en caisse du char de bataille, le char B.

Et une seconde indication de 400 chars *en tout* dans la division se déduit, selon nous, du nombre de « *pièces plus petites* ». Car où trouverait-on ces 400 canons explicitement dénombrés si ce n'était dans les tourelles ? C'est-à-dire sur nos 150 chars B déjà comptés, sur 150 chars présumés du type D au **régiment de chars moyens** et sur 100 appareils d'un *certain type* au **bataillon d'engins légers**.

Les « *600 mitrailleuses* » constituent un indice complémentaire précieux : comme il en existe deux sur les chars B et deux aussi sur les chars D (une fixe de capot, une mobile en tourelle), le total de 600 se trouve atteint par la seule somme des deux, ce qui laisse, du coup, supputer que les « *engins légers, très rapides* », destinés à *éclairer* la brigade, pourraient n'être armés que d'un canon de petit calibre, logiquement en ce cas un canon automatique, un « canon mitrailleur ». Nous dirons plus loin (➠ *page 30)* ce que nous inspire ce troisième modèle.

Quoi qu'il en soit, 400 chars ou blindés de combat et d'éclairage figurent, selon nous, à l'ordre de bataille de la division de ligne décrite en mai 1934 : 75 par bataillon lourd ou moyen, 100 au bataillon léger. Ce chiffre présumé de 400 témoignerait d'une révision à la baisse, tendance que les mois suivants vont — cette fois avec une absolue certitude — confirmer.

En effet, le décompte que Charles de Gaulle formu-

Notes

[10] Tome 1, *L'Appel*, Plon 1954, page 24 : « *j'en aurais voulu 500* ».

[11] Suivant la querelle déclenchée à l'époque par les officiers « historiques » des chars de combat, anciens de l'AS de 1917-1918, en particulier par le lieutenant-colonel Perré : de Gaulle le fantassin, qui n'a quasiment pas approché un char (il avait effectué en juin 1922 un stage de quinze jours au 503e RCC), n'est pas qualifié pour théoriser à leur sujet.

le explicitement quelques mois plus tard dans son étude complémentaire *Comment faire une armée de métier* (➡ *détails page 34*), atteste bien d'une réduction très sensible, sans aucune allusion au chiffre initial de 500, l'imprécision voulue de l'ouvrage majeur rendant fort à propos le service escompté.

Le choix du char *moyen* en engin principal

Dans *Comment...*, de Gaulle se fait précis : il y aura, par division de ligne, 72 chars *lourds*, 216 chars *moyens* et 90 chars *légers*, soit un total de 378 appareils blindés de combat [12]. Mieux, l'auteur établit un distinguo formel entre les appareils « *de ligne* » et les appareils « *de remplacement* » : un de celui-là pour deux de ceux-ci, ce qui est considérable et montre que le *corps spécialisé* est bien destiné aux actions irrésistibles que nulle défaillance mécanique ou matérielle ne saurait ralentir.

De même, point tout aussi crucial qu'il ne mentionne pourtant pas explicitement, de Gaulle a allégé son régiment lourd : il donne désormais trois chars *moyens* pour un char *lourd*, au lieu d'un pour un. Cette évolution aussi rapide que fondamentale dans l'*économie* [13] de sa division est peut-être liée au fait que, approfondissant les questions industrielles et budgétaires, il n'a pas manqué de noter que l'on parviendrait plus vite, pour moins cher et sans inconvénient opérationnel majeur, à constituer ses divisions de ligne en utilisant une majorité de chars d'environ 20 tonnes et en réservant le char B, lent à produire et beaucoup plus coûteux, à la constitution d'un seul bataillon lourd par division.

NOTES

[12] En fait, de Gaulle donne les chiffres sextuples pour l'ensemble de l'armée de choc (hors DLM). Nous les avons divisés par six pour la clarté de l'exposé.

[13] « *Ce n'est point assez d'avoir des qualités, il en faut l'économie* » (La Rochefoucauld, cité par Charles de Gaulle en exergue de son chapitre *Composition*).

LE CHAR « *LOURD* » DE LA DIVISION DE LIGNE

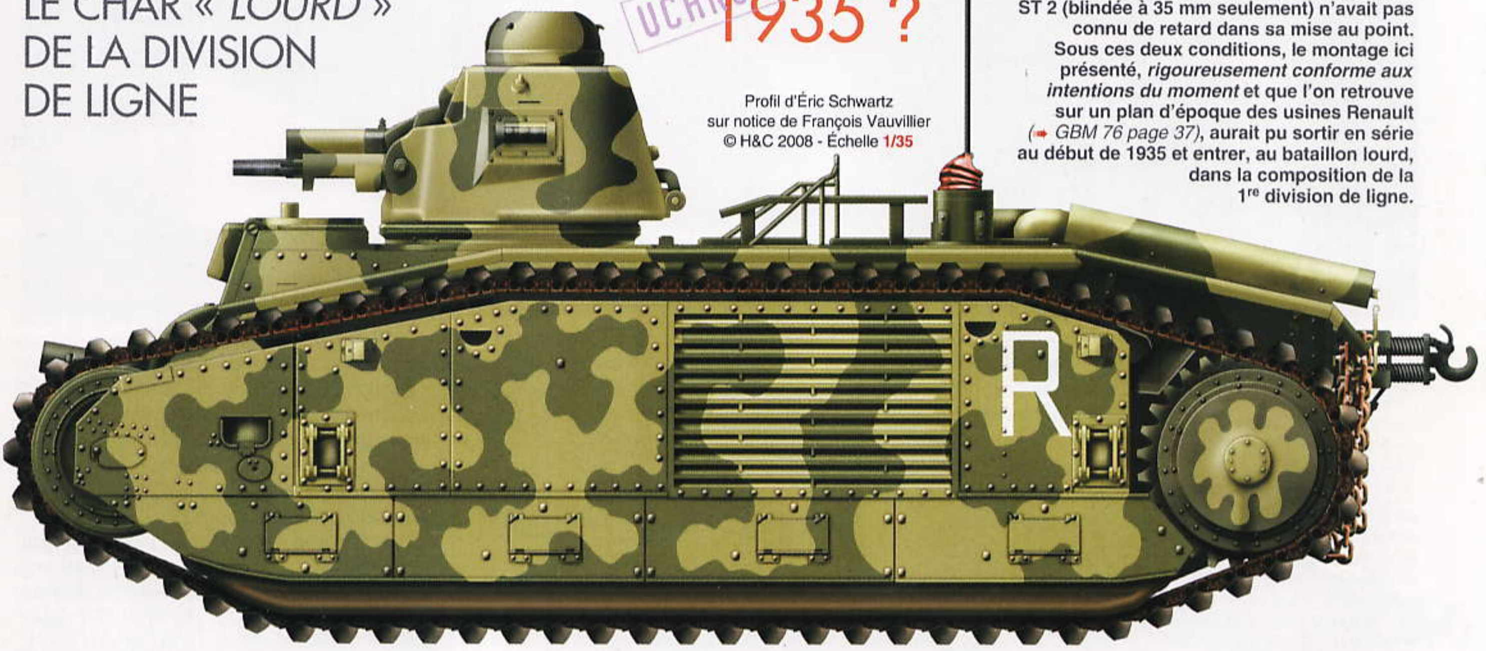
UCHRONIE

1935 ?

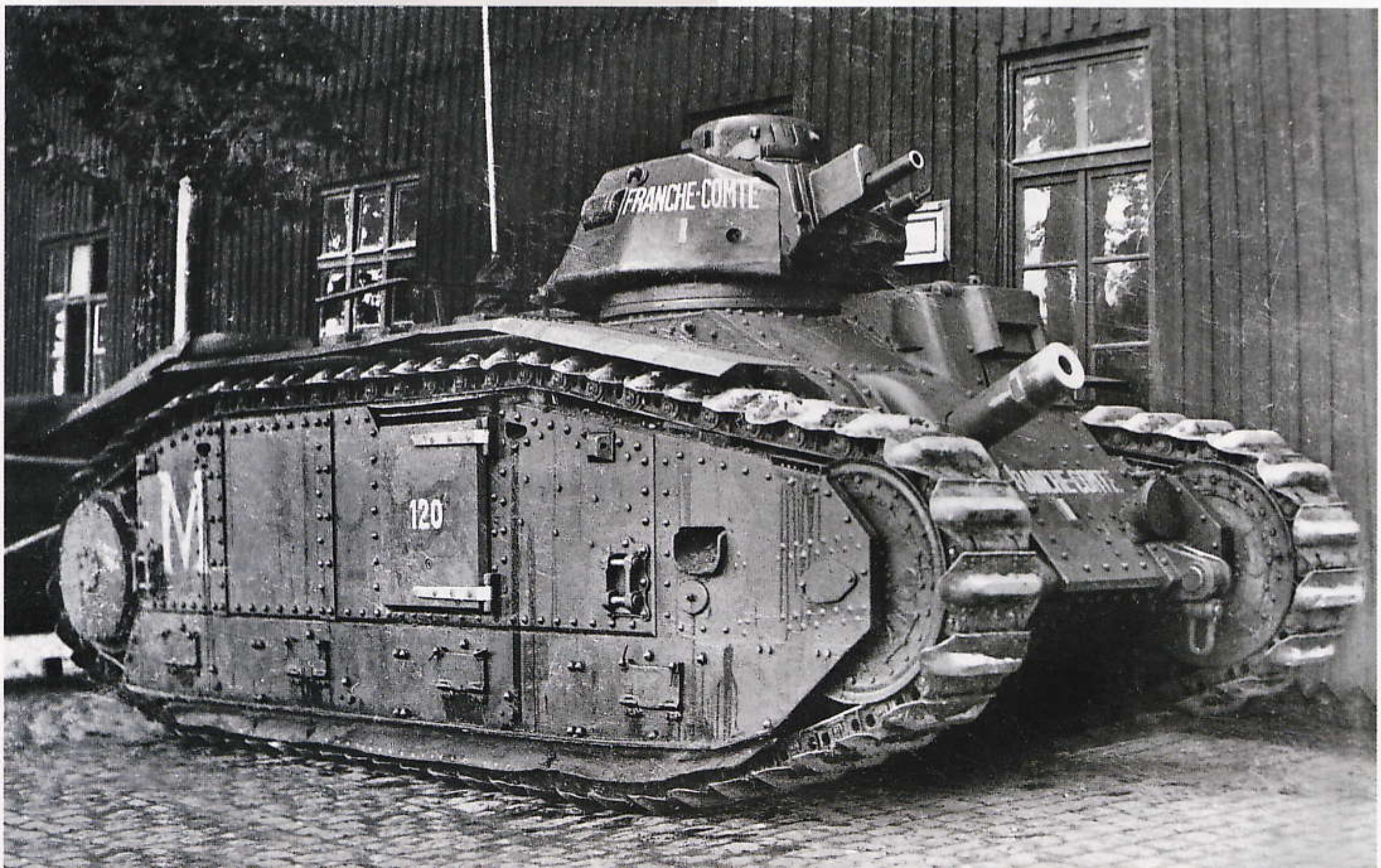
Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

CHAR B À TOURELLE ST 2

De Gaulle emploie l'adjectif *lourd* pour être compris du public, mais il s'agit bien du *char de bataille* voulu par Estienne. Nous avons imaginé ici la silhouette qu'aurait pu avoir une série anticipée de chars B 1 (blindés à 40 mm) si ce matériel avait été lancé en fabrication en octobre 1933, juste après que l'Allemagne ait claqué la porte de la Conférence du désarmement, et si la tourelle ST 2 (blindée à 35 mm seulement) n'avait pas connu de retard dans sa mise au point. Sous ces deux conditions, le montage ici présenté, *rigoureusement conforme aux intentions du moment* et que l'on retrouve sur un plan d'époque des usines Renault (➡ *GBM 76 page 37*), aurait pu sortir en série au début de 1935 et entrer, au bataillon lourd, dans la composition de la 1^{re} division de ligne.



Le CHAR B1 ne sort en (petite) série qu'à partir de décembre 1935, mais il reçoit la tourelle APX 1 dont l'armement reste, pour l'heure,analogue à celui de la tourelle ST 2 : c'est, à côté de la mitrailleuse MAC 31, le canon de 47 mm SA modèle 1934. L'appareil montré sur ce beau document inédit est le 120 *Franche-Comté*, affecté comme tous ses congénères de série au IIe bataillon du 511e RCC de Verdun, futur 37e BCC. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*



« Le char moderne est un fait énorme. Il faut le voir évoluer, tirer, écraser, parmi les gens à pied, à cheval ou en voiture, pour comprendre que son apparition est une révolution dans la forme et l'art de la guerre »

(Charles de Gaulle au 507e RCC, 15 octobre 1937)

Observons en tout cas que l'inflexion de notre officier-croisé en faveur de la prédominance du char *moyen* — survenue entre mai et décembre 1934 — est exactement inverse de la position de l'état-major de l'armée. Celui-ci, une fois levée l'hypothèque sur le tonnage des chars débattu à la Conférence du désarmement que la France quitte sans finesse [14] le 17 avril 1934, fait passer au second plan le programme industriel du char D pour donner la vedette au char B [15]. Le choix contraire, fait au même moment par de Gaulle sur le papier, est, à tous égards et ne serait-ce qu'au plan des *capacités de réalisation*, mieux inspiré. Dans le détail de ses options techniques autant que dans la portée de son grand dessein, de Gaulle *voit* différemment. Et voit juste.

Donc, le fer de lance blindé-papier de la division de ligne de notre officier-croisé, la « *forte brigade de chars* », s'établit *très probablement* [16] comme suit :

Nombre de chars	*de ligne*	*de remplacement*
Régiment lourd		
— un bataillon lourd	48	(+ 24)
— un bataillon moyen	48	(+ 24)
Régiment moyen		
— un 1er bataillon moyen	48	(+ 24)
— un 2e bataillon moyen	48	(+ 24)
Bataillon léger	60	(+ 30)
Total à la division	***252***	***(+ 126)***

Devant l'exposé de tels chiffres qui sont, dans leur total au moins, *de la plume même de Charles de Gaulle*, les critiques faites à l'époque ou *a posteriori* sur la lourdeur de sa division théorique s'effondrent d'un seul coup. La vision de fin 1934 fait montre d'une pesée rigoureuse, étant présumé, par définition même, que les chars de remplacement ne comptent pas aux dotations en ligne mais qu'ils ont vocation à se substituer sur l'heure à tout appareil détruit, endommagé ou en panne mécanique, dont l'équipage serait demeuré sauf.

Pour en finir avec ces questions quantitatives, soulignons que la réduction progressive des dotations en chars s'opère chez les Allemands par la pratique et la nécessité (les PzDiv comptent de 324 à 218 chars en mai 1940, et 268 chars en moyenne), tandis que de Gaulle arrive à semblable nombre — environ 250 chars en ligne [17] — dès 1934 simplement sur le papier, sans avoir encore assis sa longue carcasse dans un char moderne.

Des B et/ou des chars « de 20 tonnes »

Les modèles de chars ne sont jamais mentionnés par de Gaulle mais, dans son étude complémentaire de fin 1934, il en fait figurer les prix afin de chiffrer précisément son projet : les *lourds* émargent à 1 500 000 F pièce, les *moyens* à 700 000 F et les *légers* à 400 000 F, ce qui donne d'utiles points de répère.

En effet, si l'on regarde les marchés effectivement passés au même moment, l'on trouve, *sans tourelle ni armement*, les prix suivants pour les deux premières catégories évoquées : 1 232 000 F par **char B 1** (pour un marché de 20 ex. en décembre 1934) et 440 000 F par **char D 2** (pour un marché de 50 ex. le même mois). Tourelle et armement ajoutés, les ordres de grandeur sont donc les bons pour les chars *lourds* et *moyens*, nous avons très probablement affaire aux nouvelles versions des deux modèles déjà cités, le B 1 à double armement et le D 2 (développement du D 1), ces deux types d'appareils étant prévus blindés à 40 mm.

Au moment où de Gaulle écrit, ces chars B 1 et D 2 n'existent encore que sous la forme de prototypes. Mais si leur tonnage et leur puissance de feu conviennent, il est un point sur lequel l'un et l'autre pèchent gravement, dès 1934-35, pour un emploi dans l'armée de choc envisagée par de Gaulle : la vitesse. Car il faut à cette armée « *une très large dotation en chars rapides de puissance variée* » (*Comment...*, page 135).

Là intervient un nouvel élément de la réflexion : si le char *moyen* est le nouveau favori de Charles de Gaulle, encore le faut-il empreint de vitesse [18].

Le D 2 ne peut donc convenir qu'en solution d'attente, le temps que se profile un nouveau modèle, inédit, qui aurait toutes les qualités requises : rapidité, blindage, puissance de feu. Or, ce *char moyen* idéal va exister étonnamment vite, du moins sur les tables à dessin des principaux bureaux d'études. C'est, bien entendu, le « *char moyen d'infanterie de 20 tonnes* » [19] à naître de l'étude préliminaire du 16 décembre 1935.

À son poste au secrétariat général du CSDN, de Gaulle a nécessairement eu à connaître ce programme, peut-être avant même sa rédaction définitive. Le **futur char G 1** aurait sans nul doute constitué l'archétype absolu du char principal — en fait char unique puisqu'il remplace à la fois le D et le B — de la division de ligne telle qu'il l'a couchée sur le papier.

D'où cette vertigineuse équation gaullienne d'un

NOTES

[14] Hitler en ayant claqué la porte le 14 octobre 1933, la Conférence devenait vide de sens. Mais la France, au lieu de prendre le monde à témoin du bellicisme hitlérien, fera preuve de maladresse politique en décidant six mois trop tard son propre retrait.

[15] La *Note sur un programme de construction* du 13 janvier 1934, signé par le général Dufieux, inspecteur général de l'infanterie, tenait compte des deux hypothèses. Le choix restait en suspens mais l'EMA n'eut considéré, de toutes façons, le char D comme engin principal que par défaut *(→ GBM 74 page 47)*.

[16] La logique, tant arithmétique que traditionnelle, nous conduit à supposer que de Gaulle a conservé des régiments de chars à deux bataillons et des bataillons homogènes. Mais l'on ne saurait exclure qu'il ait envisagé des régiments à trois bataillons (de 32 chars), ni qu'il ait ventilé ses chars lourds et moyens à l'intérieur de chaque bataillon du régiment lourd.

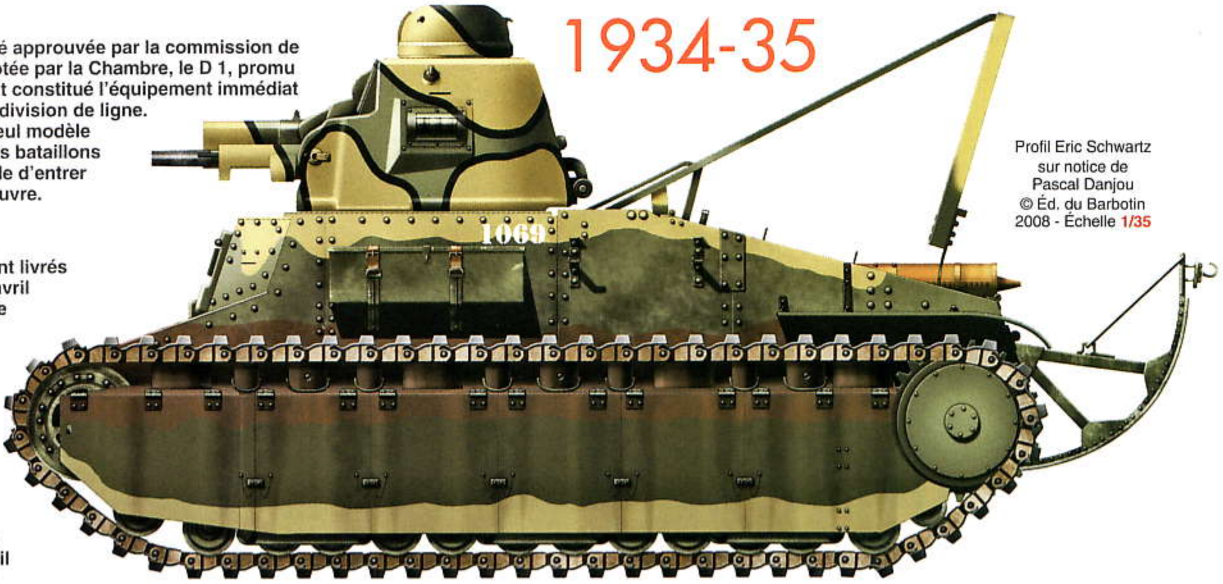
[17] La DLM de 1939 compte pour sa part 231 engins blindés chenillés de combat ou de reconnaissance *en ligne* (11 escadrons de 21), volant et AMD non compris dans ce total.

[18] Notion d'ailleurs relative. Rien n'empêche, sur le papier du moins, le B 1 atteignant « *25 km/h en très bon terrain* » (Dufieux) de réaliser 200 km dans la journée, à condition certes d'accepter une usure accélérée de la mécanique.

[19] C'est-à-dire l'ébauche du futur char G 1 dont nos lecteurs savent maintenant tout, grâce à l'étude complète de Stéphane Ferrard *(→ GBM 78, 79, 81 et 83)*.

LE CHAR « *MOYEN* », ENGIN PRINCIPAL DE LA DIVISION DE LIGNE

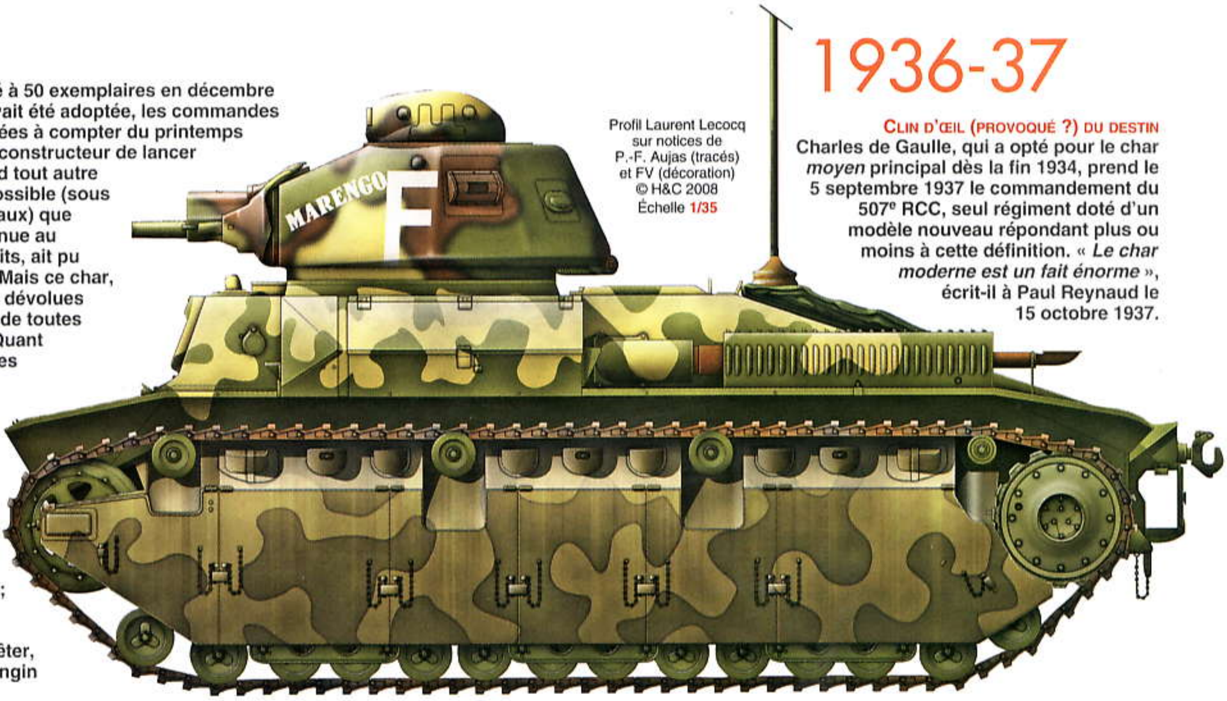
Char D 1 de série
Si l'armée de choc avait été approuvée par la commission de l'armée fin mars 1935 et votée par la Chambre, le D 1, promu au rang de char *moyen*, eût constitué l'équipement immédiat de première mise de la 1^re^ division de ligne. Il est, à ce moment-là, le seul modèle disponible en nombre (trois bataillons de 45 appareils) susceptible d'entrer dans une masse de manœuvre.



Profil Eric Schwartz sur notice de Pascal Danjou © Éd. du Barbotin 2008 - Échelle 1/35

Les premiers chars D 2 sont livrés au I/507^e^ RCC de Metz en avril 1937. Voici, en tête de cette colonne (1^re^ section de la 1^re^ compagnie), le 2 011 *Jupiter* dans sa décoration initiale, avec code radio « A ». Cinq mois plus tard, de Gaulle prendra le commandement du régiment et, l'année suivante, fera donner aux D 2 des noms de victoires. Ainsi le 2 011 deviendra-t-il le *Bouvines*. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

Char D 2 de première série
Cet appareil est commandé à 50 exemplaires en décembre 1934. Si l'armée de choc avait été adoptée, les commandes de D 2 auraient été multipliées à compter du printemps 1935, ce qui eût permis au constructeur de lancer ses fabrications sur un pied tout autre que dans la réalité. Il est possible (sous réserves des troubles sociaux) que sa mise en service, intervenue au printemps 1937 dans les faits, ait pu être avancée d'une année. Mais ce char, trop lent pour les missions dévolues à l'armée de choc, n'aurait de toutes façons pas été poursuivi. Quant à l'organisation générale des fabrications de chars à Billancourt, elle eût été profondément modifiée à trois autres égards :
— absence supposée du programme du char léger ZM (R 35), libérant autant de potentiel ;
— développement des « *chars légers rapides* » VM puis ZT (AMR 33 et 35) ;
— développement mieux cadencé du char B, sur un programme destiné à s'arrêter, au plus tard, avec le 432^e^ engin de série.

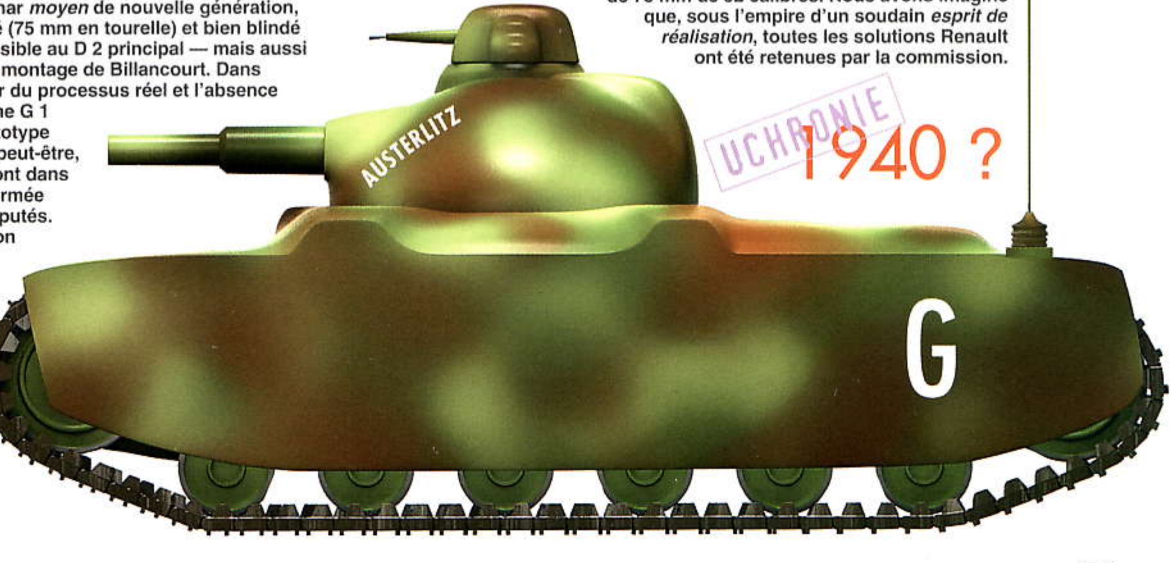


Profil Laurent Lecocq sur notices de P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration) © H&C 2008 Échelle 1/35

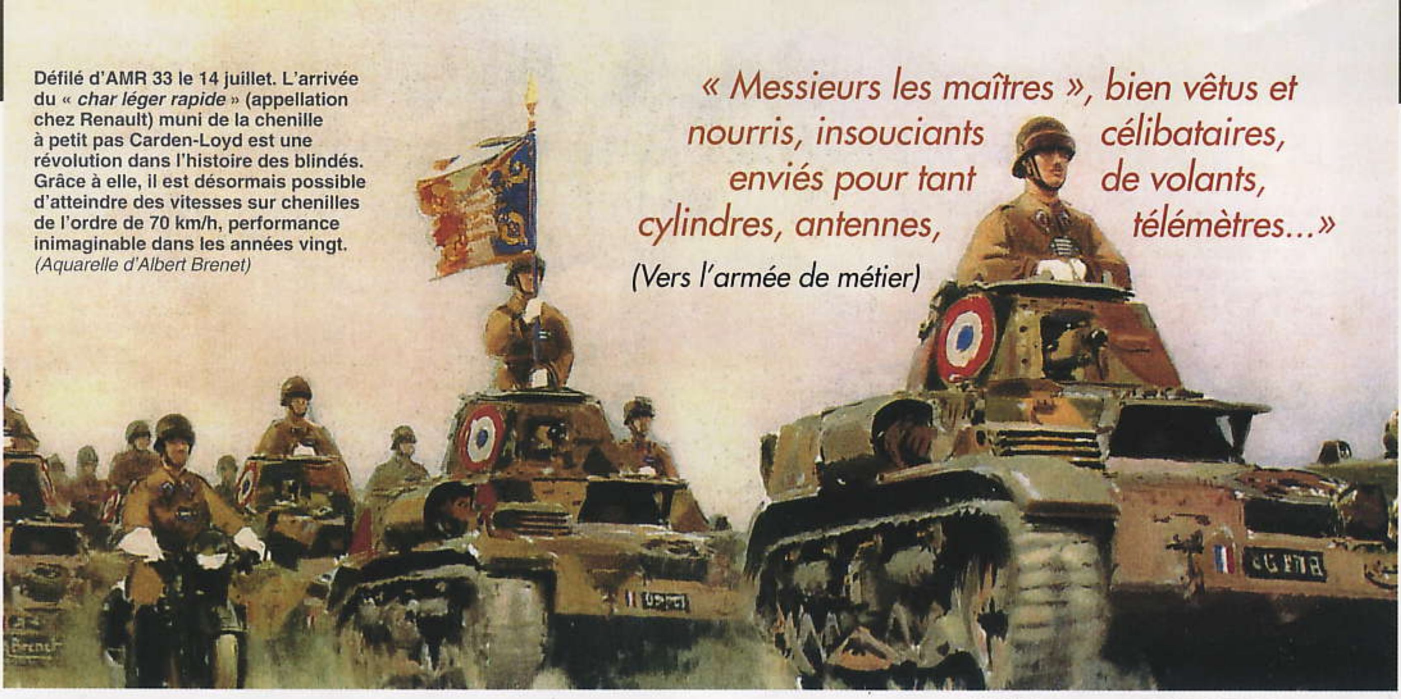
Clin d'œil (provoqué ?) du destin
Charles de Gaulle, qui a opté pour le char *moyen* principal dès la fin 1934, prend le 5 septembre 1937 le commandement du 507^e^ RCC, seul régiment doté d'un modèle nouveau répondant plus ou moins à cette définition. « *Le char moderne est un fait énorme* », écrit-il à Paul Reynaud le 15 octobre 1937.

Char moyen d'infanterie de 20 t Renault ACK 1
Imaginons à présent que les crédits aient inondé Billancourt dès 1936 dans le souci de voir ce char *moyen* de nouvelle génération, rapide (50 km/h), très bien armé (75 mm en tourelle) et bien blindé (60 mm), succéder dès que possible au D 2 principal — mais aussi au B 1*bis* — sur les chaînes de montage de Billancourt. Dans la réalité, avec l'affreuse lenteur du processus réel et l'absence de crédits alloués au programme G 1 *(➡ GBM 78, 79, 81 et 83)*, **le prototype allait sortir fin 1940. Deux ans, peut-être, auraient pu être gagnés en amont dans l'hypothèse de l'adoption de l'armée de choc par la Chambre des députés. Les premiers ACK 1 (désignation Renault), passés à 32 tonnes, qu'ils aient porté ou non l'appellation militaire de G 1 R, auraient été alors présents à la fin de 1939 ou au début de 1940. Le rêve passe...**

Projet initial du char Renault de 20 t
avec pseudo-tourelle Renault-Balland à canon de 75 mm de 32 calibres. Nous avons imaginé que, sous l'empire d'un soudain *esprit de réalisation*, toutes les solutions Renault ont été retenues par la commission.

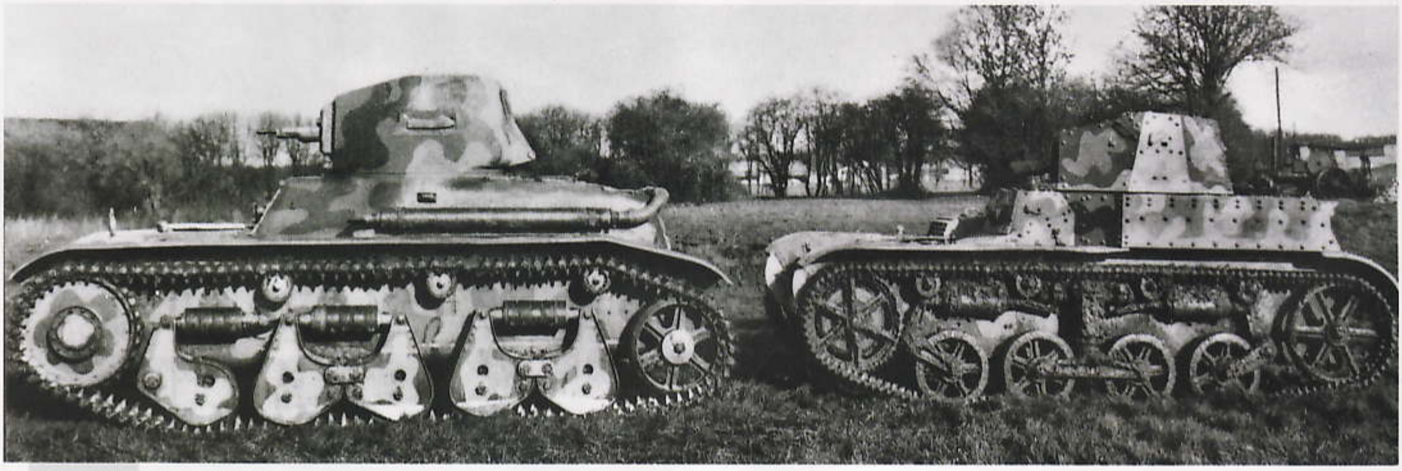


Modélisation Julien Ghys © H&C 2008 - Échelle 1/35
Modèle soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.



Défilé d'AMR 33 le 14 juillet. L'arrivée du « *char léger rapide* » (appellation chez Renault) muni de la chenille à petit pas Carden-Loyd est une révolution dans l'histoire des blindés. Grâce à elle, il est désormais possible d'atteindre des vitesses sur chenilles de l'ordre de 70 km/h, performance inimaginable dans les années vingt.
(Aquarelle d'Albert Brenet)

> *« Messieurs les maîtres », bien vêtus et nourris, insouciants célibataires, enviés pour tant de volants, cylindres, antennes, télémètres... »*
> *(Vers l'armée de métier)*



Un rapprochement visuel comme fait pour notre propos. Voici, en 1934, les deux « produits Billancourt » en matière de blindé léger : le pataud prototype ZM, futur CHAR LÉGER R 35, devant l'agile et rapide VM (AMR 33) de série. Cette dernière, bien plus que le char léger, convenait à l'armée de choc. La synthèse des deux eût été la vraie bonne solution.
(Photo constructeur)

18 juin tout autre : **armée de choc + char G 1 = la Résistance en 1940 sur le sol même de la Patrie invaincue.** Raccourci tout entier contenu dans ce regret : « *Au cours de ces heures difficiles, je ne puis m'empêcher d'imaginer ce qu'eût pu faire l'armée mécanique dont j'avais si longtemps rêvé. Qu'elle eût été là, ce jour-là, pour déboucher soudain...* » [20] (19 mai, attaque de Crécy-sur-Serre). Qui peut prédire alors la physionomie qu'eût revêtu la bataille un mois plus tard ?

Un engin blindé léger d'un type nouveau

« *À bonne distance en arrière* [de l'artillerie], *les chars se forment en bataille. Leur masse est articulée, d'ordinaire, en trois échelons. Les engins légers, d'abord, qui prendront les premiers le contact de l'adversaire* [...]. *Soudain le branle est donné* [...]. *Les chars légers* [21], *franchissant la base, se portent aux vives allures à la rencontre de l'ennemi. Il s'agit de déterminer l'emplacement et l'espèce des premières résistances, de chercher et d'indiquer les cheminements favorables, de camoufler par des fumées les passages difficiles, bref d'éclairer et de couvrir le gros des cuirassés. Puis, quand ceux-ci auront pris l'affaire à leur compte, les petits chars dégageront le front, gagnant les flancs pour les surveiller ou l'arrière pour y dérouler des chaînes de liaison. À chaque accalmie, ils reprendront en tête leur mission de vigilance.* » (*Vers..., Emploi*, page 162)

L'*engin blindé léger*, armé d'un canon mitrailleur en tourelle comme nous l'avons présumé plus haut (➡ *page 26*), serait donc une **forme d'AMR** — automitrailleuse de reconnaissance — du genre de celle que la cavalerie vient d'adopter en 1933 (Renault VM) mais à l'évidence mieux armée et appelée sans délai à de nouveaux et spectaculaires développements.

En effet, pour l'*engin blindé léger*, le montant de 400 000 F indiqué par de Gaulle au tournant de 1934-1935 paraît trop élevé pour une AMR même mieux armée et dotée de TSF et de fumigène (145 000 F sans tourelle ni armement en juillet 1935 pour 45 ex. de la nouvelle AMR 35), trop élevé également pour un char léger Renault R 35 (190 000 F en juillet 1935 pour le premier marché de 300 ex.), sachant d'autre part que ce dernier ne peut guère répondre à l'emploi décrit par de Gaulle pour ces petits matériels. L'auteur de *Vers l'armée de métier* semble, sinon hostile, du moins embarrassé par l'existence du char léger nouveau modèle du programme de 1933. [22]

Ceci conduit à penser qu'il a pour l'*engin blindé léger* une vision plus sophistiquée, alliant blindage (au moins 25 ou 30 mm, s'il ne lui est pas accordé 40 mm comme aux chars légers modèle 1935 de série), grande vitesse (comme les AMR) et armement conséquent (canon de 20 mm pour commencer, 25 mm ou 37 mm puissant, voire 47 mm à terme, avec l'évolution très rapide en ces domaines). Même si, comme il est logique de le penser, l'*engin blindé léger* reste à deux hommes, la nécessité d'un moteur nettement plus puissant et d'organes mécaniques en rapport pour conserver à un engin mieux protégé l'agilité voulue, conduit à prévoir un budget conséquent. Nous voyons en filigrane dans les écrits de Charles de Gaulle la trace d'un engin qui, sérieusement blindé et bien armé, conserverait toutes ses qualités de vitesse : une **super-AMR** en quelque sorte, mais qui ne soit pas une AMC [23]. Or, que trouvons-nous, dans le catalogue des matériels français existants ou potentiels, qui puisse répondre à cette définition ? En 1935, pas grand'chose.

Mais dès 1938, un modèle se présente qui résoud l'équation : une voiture de 9 tonnes sur roues multiples, blindée à 60 mm et filant à 80 km/h, l'**AM puissante Panhard 201**, future AM 40 P commandée à 600 exemplaires le 1er mai 1940. Bien qu'elle soit restée au stade de prototype, sa silhouette nous est très familière car elle est le précurseur (en plus petit) de l'EBR.

NOTES

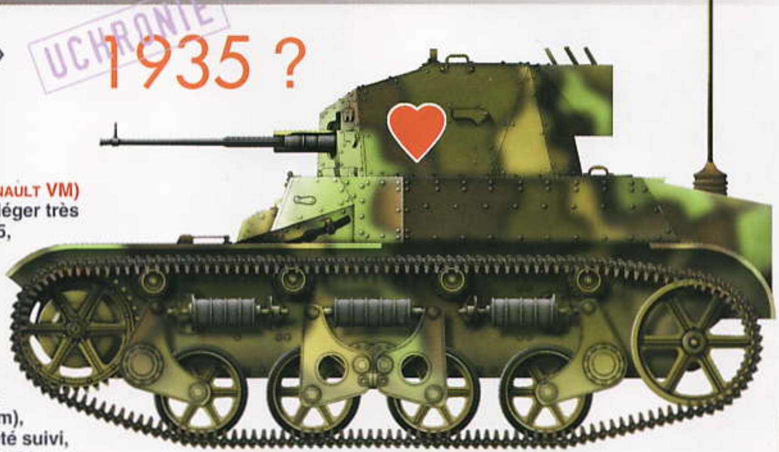
[20] Ch. de Gaulle, *Mémoires de Guerre*, T. 1, *L'Appel*, page 33.

[21] Rare cas d'emploi de ce vocable par de Gaulle, qui lui préfère souvent *engin blindé léger*.

[22] Ayant plus tard sous ses ordres un bataillon de R 35 (dont 20 équipés de TSF) au 507e RCC, de Gaulle écrira au sujet du char léger Renault : « *Son défaut (la perfection n'est pas de ce monde), c'est qu'il n'a qu'une capacité de franchissement réduite qui lui fait perdre une partie de sa vitesse en tous terrains.* » (lettre à Paul Reynaud, 15 octobre 1937). Et plus tard, dans ses *Mémoires* (*L'Appel*, page 29), nos chars modernes « *n'étaient, d'ailleurs, pour la plupart, nullement construits ni armés pour faire partie d'une masse de manœuvre* ».

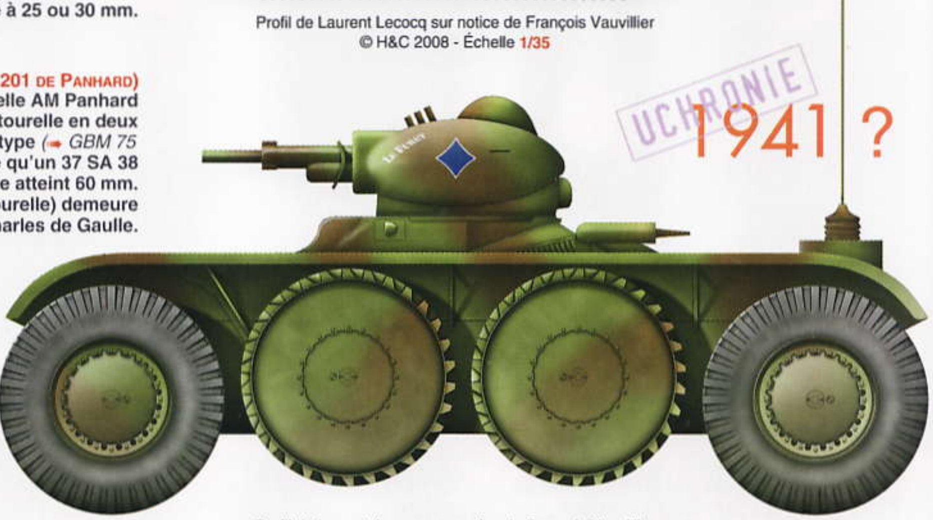
[23] L'AMC 35 à trois hommes, blindée à seulement 25 mm, atteint 350 000 F pièce, sans tourelle ni armement, pour un marché de 50 ex. en décembre 1934.

L'ENGIN « *LÉGER, TRÈS RAPIDE* » DE LA DIVISION DE LIGNE



ENGIN BLINDÉ LÉGER « EBL 35 » (RENAULT VM)
Plaquant les écrits de Charles de Gaulle sur le type de blindé léger très rapide immédiatement réalisable par l'industre au début de 1935, nous obtenons le matériel suivant : une AMR 33, dernier modèle à suspension à blocs de caoutchouc, munie de la tourelle Avis n° 2 (grand modèle), celle-ci armée du canon mitrailleur de 20 mm Œrlikon, proposition d'armement figurant formellement sur une notice Renault. Deux équipements sont à ajouter de façon systématique pour répondre au cahier des charges de l'armée de choc : la TSF et l'appareil fumigène. Nous avons imaginé ce dernier fixé sur l'arrière de la tourelle. Mais cet « EBL 35 » aurait péché par l'extrême légèreté de son blindage (13 mm maximum), contrepartie de son agilité. Il aurait donc nécessairement été suivi, vers 1937-38, par un proche dérivé blindé à 25 ou 30 mm.

Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35



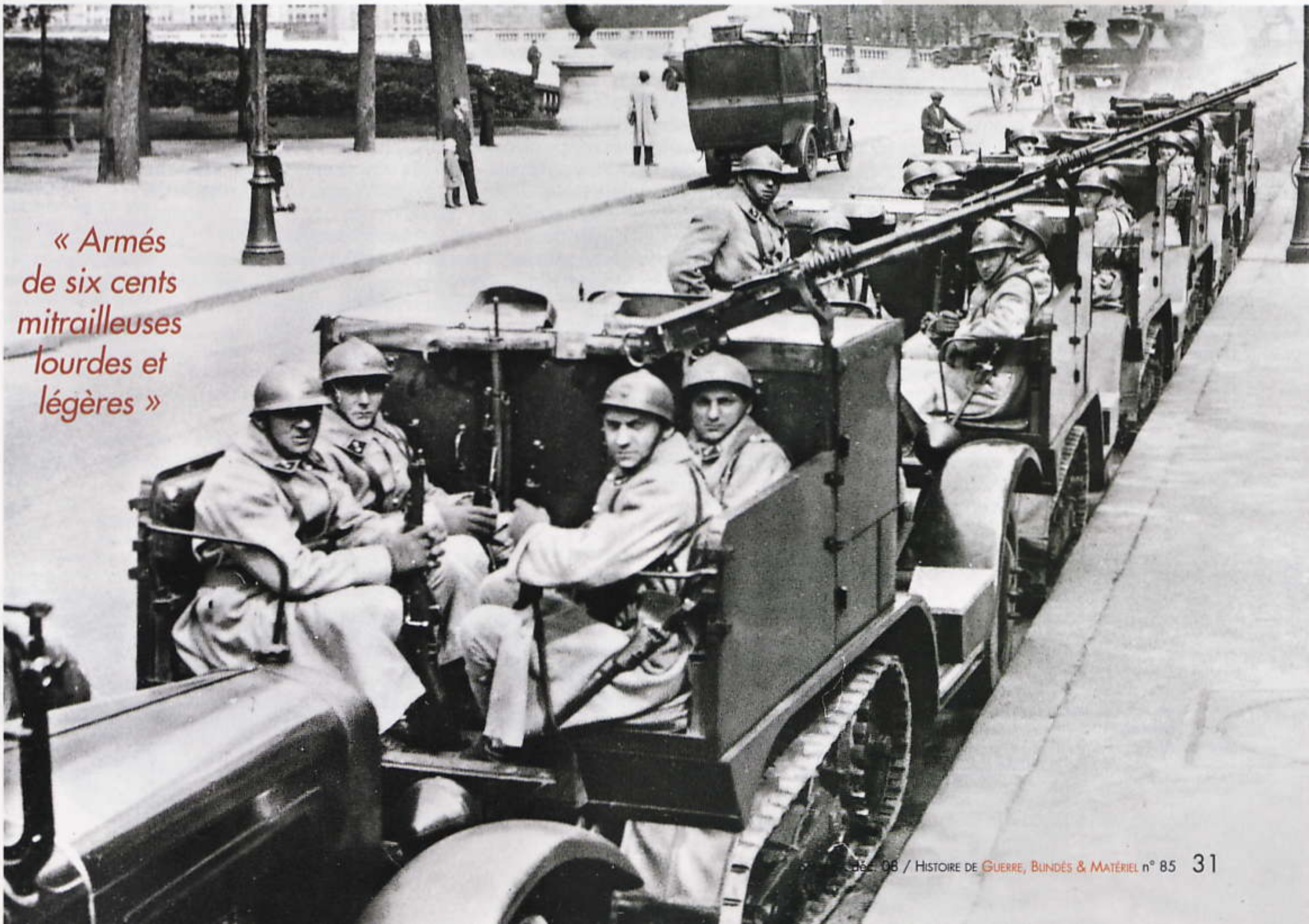
AUTOMITRAILLEUSE PUISSANTE AM 40 P (VOITURE SPÉCIALE 201 DE PANHARD)
En serrant d'encore plus près la réalité, voici la toute nouvelle AM Panhard telle qu'elle figure sur un tracé usine du 20 mai 1940. La tourelle en deux éléments à jonction oblique simulée en bois sur le prototype *(➡ GBM 75 page 48)* connaît une nette évolution, et nous avons imaginé qu'un 37 SA 38 a pu y être logé. Le blindage maximum de ce beau véhicule atteint 60 mm. L'appareil fumigène (supposé placé ici au côté droit de la tourelle) demeure obligatoire pour l'emploi envisagé par Charles de Gaulle.

Profil de Laurent Lecocq sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

L'infanterie, sur chenilles ou sur roues

« *Une brigade d'infanterie de deux régiments et un bataillon de chasseurs, armée de cinquante pièces d'accompagnement, d'autant de canons antichars, de six cents mitrailleuses lourdes et légères, pourvue d'un matériel spécial pour creuser vite tranchées et abris, équipée en fait de vêtements, toiles peintes, treillages, artifices, de manière à n'offrir aux vues, et par conséquent aux coups, que d'insaisissables objets, devra consacrer à mesure, par occupation, nettoyage et orga-*

Mitrailleurs de dragons portés du 2ᵉ BDP sur CITROEN-KÉGRESSE P 19, esplanade des Invalides, 30 avril 1934. *Vers l'armée de métier* sort de presse une semaine après. *(DR, coll. F. Vauvillier)*

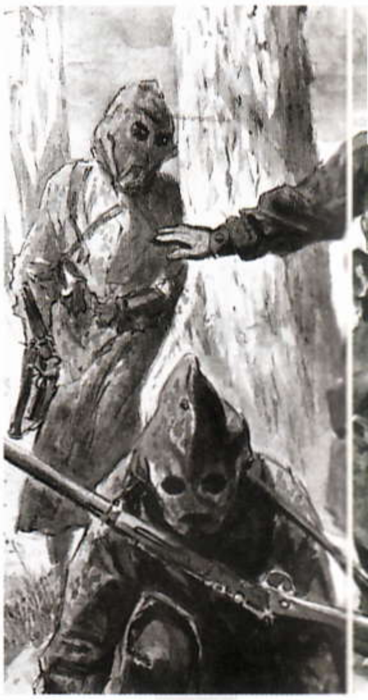


« Armés de six cents mitrailleuses lourdes et légères »

Voici à quoi aurait pu ressembler, au moment du transport, l'infanterie portée de l'armée de choc en 1939. Ici, des fantassins serrés à l'intérieur du prototype VBCP Lorraine 39 L.
(Coll. F. Vauvillier)

Une infanterie,
fait de vêtements,
treillages,

(Vers l'armée



Les « tenues grenouilles », chasubles de toile peinte en couleurs bariolées et pourvues de cagoules, avaient été développées en France dès la Grande Guerre par les sections de camouflage des armées, surtout au bénéfice des artilleurs contre avions. Mais leur emploi occasionnel pour les combats de patrouilles *(notre document)* est également notable. De Gaulle, homme des idées « *non point neuves, mais renouvelées* » y puise judicieusement son inspiration.
(Coll. F. Vauvillier)

nisation du terrain, ce que la terrible mais passagère puissance des chars aura virtuellement réalisé. » (*Vers l'armée de métier*, page 112).

Sur les effectifs à réaliser, de Gaulle fait état, dans *Comment...*, de « *33 000 fantassins et chasseurs* », ce qui donne des régiments fort ténus, d'environ 2 200 hommes, sous-officiers et officiers. Mais il s'agit d'une infanterie « *rompue à la manœuvre, usant pour se déplacer tour à tour de ses jambes et de ses voitures,* [qui] *appuiera les chars d'objectif en objectif en organisant des bases solides de feu et de recours* » (*Comment...*, page 143). Des fantassins, tirailleurs[24] et chasseurs solidement armés comme nous allons le voir à présent.

L'armement collectif de l'infanterie portée[25]

À première vue, les dotations indiquées par de Gaulle (50 pièces d'accompagnement, 50 canons antichars, 600 mitrailleuses) sont nettement supérieures à celles des unités équivalentes réelles du moment.

En 1934, le régiment d'infanterie type Nord-Est s'articule en une *compagnie de commandement*, une *compagnie hors-rang* (CHR), une *compagnie d'engins d'accompagnement* (CE, dotée de six mortiers de 81 Mle 1927/31 et trois canons de 37 Mle 1916 TR) et trois bataillons comptant chacun trois *compagnies de fusiliers voltigeurs* (CFV, à 12 FM) et une *compagnie de mitrailleuses* (CM, à 16 pièces).

Mais des armes nouvelles s'annoncent (canon antichar de 25 SA Mle 1934 Hotchkiss, mortier de 60 mm Mle 1935 Brandt), qui vont entraîner des modifications structurelles : au régiment, la CE deviendra CRE (*compagnie régimentaire d'engins*), tandis que la CM sera renommée CA (*compagnie d'accompagnement*). Nous attachant à la dotation fixée en 1936, nous avons :

	RI	*BCP*	*(2 RI + 1 BCP)*
mortiers de 60	9 *	3	(21)
mortiers de 81	8 **	2	(18)
canons de 25	12 ***	2	(26)
mitrailleuses	48	16	(112)
fusils mitrailleurs	112 ****	36	(260)

* un par CFV

** deux à la CRE, deux à chacune des CA

*** En 1936, neuf canons de 25 (à la CRE) et trois canons de 37 (un par CA). Les canons de 37 disparaissent en principe en 1939, où nous trouvons alors six canons de 25 à la CRE et deux par CA

**** trois bataillons à trois CFV chacun (108 FM), plus quatre FM à la section d'éclaireurs motocyclistes de la cie de commandement.

Au total, deux RI et un BCP représentent donc ensemble, dans l'organisation réglementaire de 1936, 39 mortiers (les « *pièces d'accompagnement* »), 26 canons antichars et 372 FM et mitrailleuses (les « *mitrailleuses légères et lourdes* »).

Pour atteindre de manière arithmétique les dotations indiquées par de Gaulle, il faut leur ajouter :

– *11 pièces d'accompagnement* : on pourrait imaginer, par exemple, le maintien de quelques canons de 37 (un par CA et deux à la CRE feraient le compte) ;

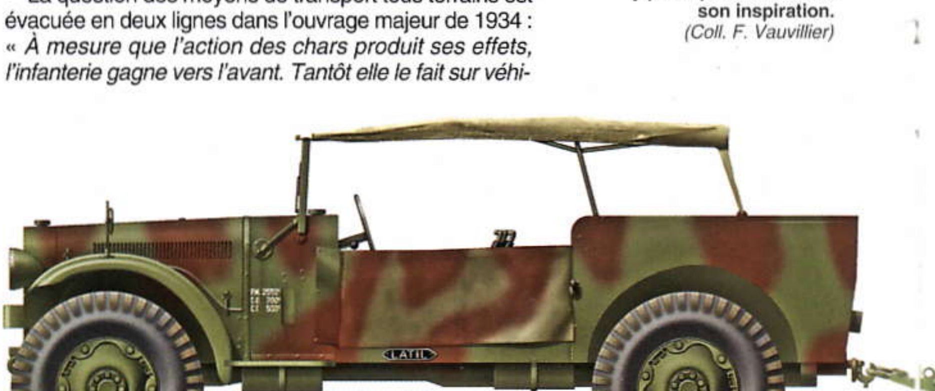
– *24 canons antichars* : c'est la dotation de deux *compagnies divisionnaires antichars* (CDAC). Or, le programme d'armement 1937-1940 dont le budget est voté le 7 septembre 1936[26] prévoit trois CDAC dans la division. La même proportion appliquée à la brigade (une CAC par RI) répondrait à la question ;

– *228 FM et/ou mitrailleuses.* Il s'agirait donc, à très peu près, de doubler le nombre de FM. Or c'est là, tout simplement, le principe du groupe de combat à deux FM, préconisé par Weygand pour les DLM et qui sera effectivement réalisé, tant chez les dragons portés que, plus tard, chez les chasseurs portés des DCr.

Certes, l'on verra dans la réalité l'armement lourd des BCP portés subir une mutation en 1940[27]. Mais l'on vient d'établir que, en 1934, l'infanterie portée divisionnaire envisagée par de Gaulle est réaliste, à sept bataillons renforcés probablement de deux compagnies antichars.

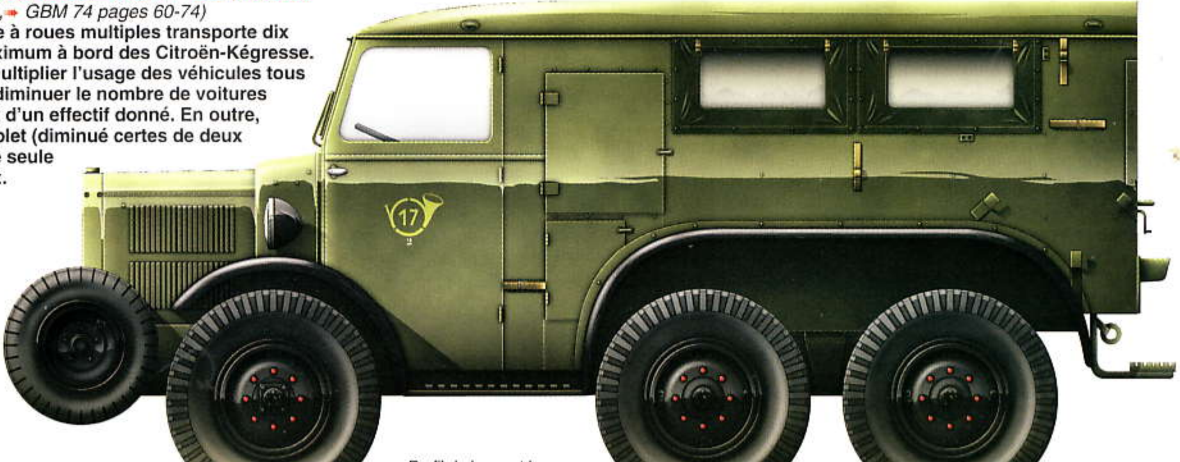
Les voitures tous terrains

La question des moyens de transport tous terrains est évacuée en deux lignes dans l'ouvrage majeur de 1934 : « *À mesure que l'action des chars produit ses effets, l'infanterie gagne vers l'avant. Tantôt elle le fait sur véhi-*



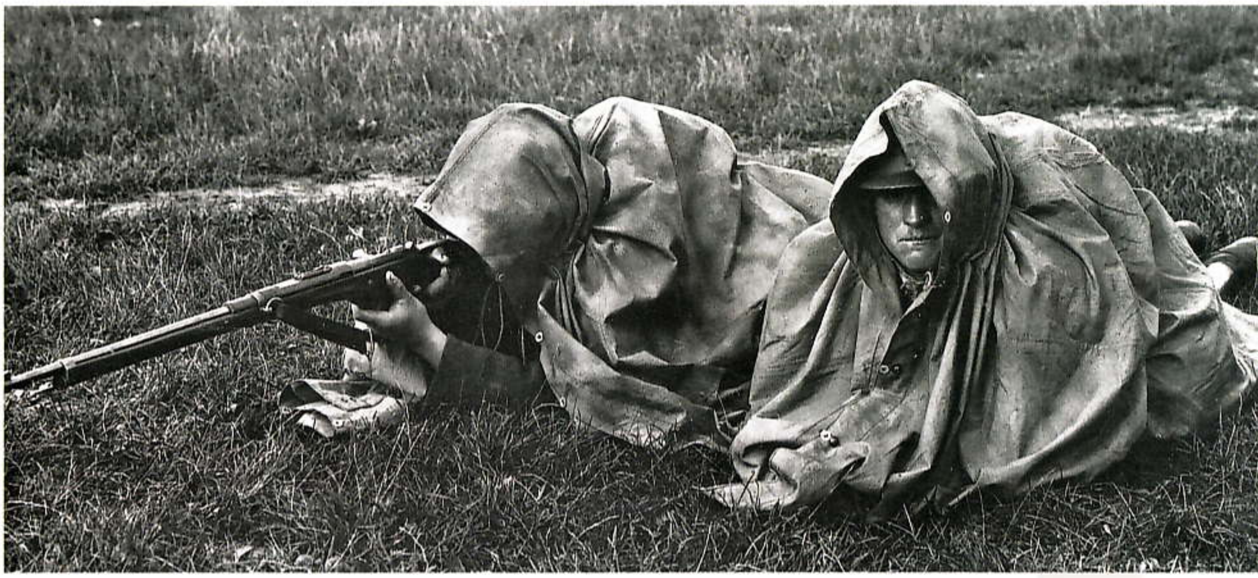
Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

Voiture de dragons portés Lorraine 28 du 17e BCP, 1938-39
(étude complète, ➠ GBM 74 pages 60-74)
Née en 1934, cette voiture à roues multiples transporte dix hommes, au lieu de sept maximum à bord des Citroën-Kégresse. Alors qu'il est question de multiplier l'usage des véhicules tous terrains, ceci permet de diminuer le nombre de voitures nécessaires au transport d'un effectif donné. En outre, un groupe de combat complet (diminué certes de deux hommes) se déplace en une seule voiture au lieu de deux.



Profil de Laurent Lecoq
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

e, « équipée en
s, toiles peintes,
s, artifices... »
e de métier)



Essai d'une toile de tente bariolée à la peinture au 27e RI de Dijon en 1930 (projet du capitaine Gigon). Utilisable en manteau de pluie, la toile de tente Gigon est rectangulaire (2 x 2,20 m) et « *sa face extérieure a été soumise à une décoration de camouflage qui rend le vêtement à peu près invisible aux vues aériennes et terrestres même à d'assez courtes distances* ». En 1934, de Gaulle préconisera la généralisation d'un tel procédé pour l'infanterie de l'armée de choc.
(Coll. F. Vauvillier)

cules à chenilles. Tantôt elle chemine à pied. » Implicitement, il est question ici des **voitures semi-chenillées Citroën-Kégresse** dont l'adoption pour les dragons portés des divisions de cavalerie (DC) remonte à 1929.

L'étude complémentaire, tout en s'actualisant, se fait plus détaillée et chiffrée : « *...ce serait une grande entreprise que de doter les 33 000 fantassins et chasseurs, ainsi que les 10 000 sapeurs et camoufleurs, des voitures tous terrains destinées à les transporter avec leurs armes, munitions, outils et bagages. Ces voitures de types variés suivant qu'elles seraient destinées à telles ou telles unités, allant depuis le véhicule léger jusqu'au car ou au camion à roues multiples ou à chenilles, atteindraient à peu près le nombre de 7 000. Comme il s'agirait là d'un matériel de qualité et qu'on doit prévoir, au surplus, pour cette masse de voitures, un équipement particulier, des réserves considérables d'échanges et de remplacements, des stocks de carburants et d'huiles, il est raisonnable de compter que chacun des 7 000 véhicules reviendrait en moyenne, à 100 000 francs, au total 700 millions.* » (*Comment...*, page 139)

Ainsi les « *roues multiples* » se font jour chez de Gaulle, traduisant l'entrée en lice des premiers prototypes de **véhicules six-roues Lorraine et Laffly** à adhérence totale, plus rapides sur route et aussi performants en tous terrains que les Citroën-Kégresse.

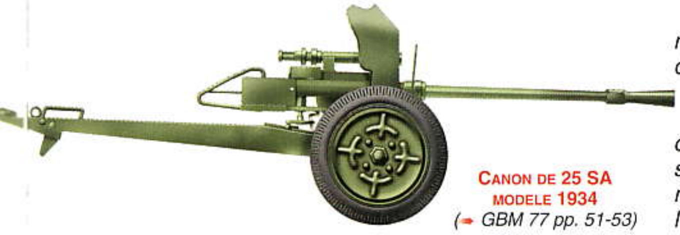
À aucun moment cependant l'on ne décèle dans les écrits de 1934 de l'officier-croisé la préfiguration de la VBCP (voiture blindée de chasseurs portés, entièrement chenillée) qui, forme aboutie du concept, sera à l'origine du véhicule de combat d'infanterie moderne.

Pour conclure sur l'infanterie, le caractère novateur du projet de Charles de Gaulle tient moins aux moyens décrits — tous existants — qu'aux méthodes : souplesse et manœuvrabilité, emploi intensif du camouflage, esprit offensif à l'instar des chars. Il s'agit bien de créer des *troupes de choc* motorisées.

L'artillerie : uniquement de l'existant

« *L'ensemble des feux très mobiles mais, en somme, improvisés et à courte portée, que manœuvrent de concert les chars et l'infanterie de la division, il s'agit qu'il soit couvert, toutes distances possibles, par un autre système de feux, celui-là beaucoup plus précis. C'est l'affaire de l'artillerie, disposant dans la division des diverses sortes de pièces qui sont couramment nécessaires pour la préparation des attaques, l'appui direct, la protection lointaine ou rapprochée, la*

Tracteur léger de 25 antichar Latil M7 T1, mai-juin 1940
(étude complète, ➠ GBM 79 pages 10-17)
Ce matériel est destiné aux compagnies d'engins des BCP portés et aux compagnies divisionnaires antichars. En 1935 de Gaulle y fait allusion d'une certaine manière, sous le vocable fort général de « *véhicule léger* ».



Canon de 25 SA modèle 1934
(➠ GBM 77 pp. 51-53)

Notes

24. « *Des douze régiments d'infanterie prévus, quatre pourraient être constitués de Nord-Africains choisis et servant à long terme* » (*Comment...*, page 125).

25. Cette partie « armement collectif d'infanterie » de l'analyse a été préparée par Didier Houliez, de l'équipe ATF 40. Qu'il en soit ici remercié.

26. Reproduit par Henri Dutailly, *Les problèmes de l'armée de terre*, SHAT 1980, page 341.

27. Suppression totale des mitrailleuses, 12 canons de 25 AC au lieu de 2, et 4 mortiers de 81 au lieu de 2 (➠ *GBM 79 page 47*).

Charles de GAULLE
VERS
L'ARMÉE DE MÉTIER
ÉDITIONS BERGER-LEVRAULT

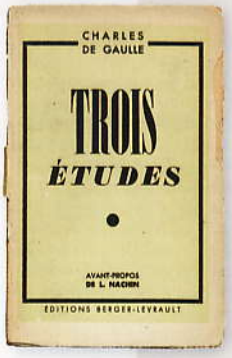
Edition de 1934.

CHARLES DE GAULLE
VERS
L'ARMÉE
DE MÉTIER

Edition de 1944, Alger.

Charles
de GAULLE
VERS
L'ARMÉE
DE
MÉTIER
LA GUERRE LUI A DONNÉ RAISON

Edition de 1963.


CHARLES
DE GAULLE
TROIS
ÉTUDES
AVANT-PROPOS DE L. NACHIN
ÉDITIONS BERGER-LEVRAULT

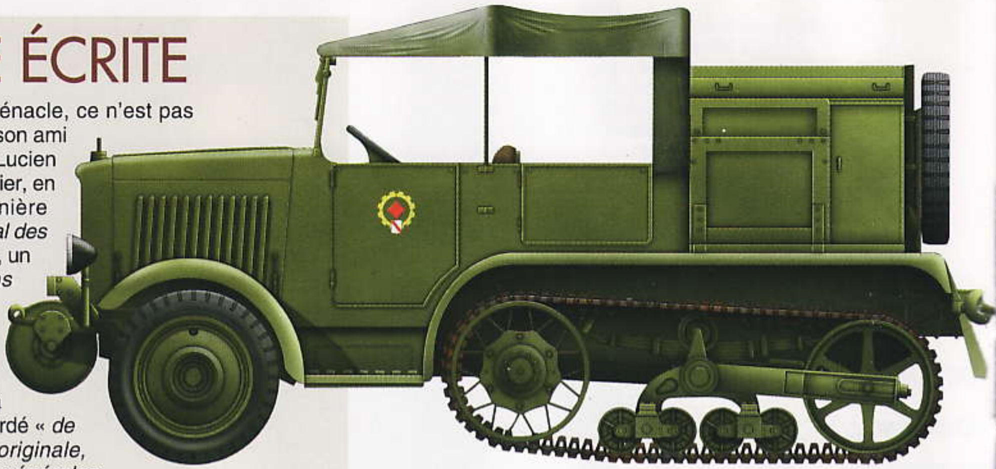
***Trois études* (1945) incluent *Comment faire une armée de métier*, ainsi que le mémorandum du 26 janvier 1940.**

PAUL REYNAUD
LE
PROBLÈME
MILITAIRE
FRANÇAIS
FLAMMARION

Edition de 1937.

Tous les ouvrages, coll. F. Vauvillier

L'ŒUVRE ÉCRITE



Au sein de son petit cénacle, ce n'est pas Charles de Gaulle, mais son ami et confident le capitaine Lucien Nachin, qui publie le premier, en novembre 1932, de manière anonyme[A] dans le *Journal des anciens enfants de troupe*, un article intitulé *Réflexions d'un amateur*.

De Gaulle est suffisament frappé par ce texte — il en ignore l'auteur — pour écrire à Nachin qu'il y trouvait abordé « *de biais, mais d'une façon originale, certaines conceptions générales, quant à l'évolution militaire qui sont désormais les miennes. Je suis, d'ailleurs, en train, dans mes loisirs, de les développer dans un nouvel ouvrage.* »

« Dans mes loisirs »

Lucien Nachin. *(DR)*

En fait de loisirs, l'œuvre deviendra consubstantielle et fondatrice, prenant la tournure de véritable *croisade* que nous avons développée plus haut. C'est Émile Mayer qui, sitôt l'article « anonyme » publié, encourage de Gaulle à déclencher une campagne. Un premier article de 12 pages est rédigé par l'ancien commandant du 19ᵉ BCP en mars, il sera publié le 10 mai 1933 dans la *Revue politique et parlementaire*, sous le titre — déjà — *Vers l'armée de métier*. L'ouvrage majeur, intitulé de même, sortira presque exactement un an plus tard, le 5 mai 1934.

Un troisième écrit, empreint d'une technicité dont l'ouvrage majeur est dépourvu, est resté discret : *Comment faire une armée de métier* est, selon le mot même de Charles de Gaulle, une « *étude complémentaire* ». Sa rédaction est achevée à la fin de 1934. Prêt à enfoncer le clou, l'auteur en avait d'abord sollicité la publication dans la *Revue militaire française*, organe bénéficiant du « *concours* » de l'état-major de l'armée. Retoquée pour incompatibilité avec la doctrine officielle — par une lettre restée célèbre du général Colson, adressée à « *Mon cher de Gaulle* » le 17 décembre 1934 —, l'étude sera publiée dans la *Revue hebdomadaire* (Plon) du 12 janvier 1935.

Pendant ce chassé-croisé avec l'EMA, de Gaulle en avait transmis une copie à Paul Reynaud en lui précisant : « *j'y ai fourni les chiffres et les précisions que j'ai eu l'honneur de vous donner sommairement l'autre jour* [le 5 décembre, lors de leur première entrevue], *sur la question des effectifs et sur celle des dépenses* » (17 décembre 1934). Paul Reynaud utilisera cette étude pour son brillant discours à la Chambre le 15 mars 1935, puis pour argumenter devant la commission de l'armée sur les effectifs et le budget nécessaires.

Le même Paul Reynaud aura l'occasion, en mai 1937, de raviver la flamme de la croisade dans *Le Problème militaire français* (Flammarion) : « *Au début de l'année dernière* [donc 1936] *paraissaient les " Panzerdivisionen ". Chacune de ces divisions, entièrement mécaniques et formées d'un personnel d'élite, avait presque exactement la composition que le colonel*[B] *de Gaulle suggérait en 1933 pour la division cuirassée, et dont je m'étais servi, au point de vue technique, pour justifier ma proposition* [...] *Il faut ajouter que cette formule était déjà appliquée, mais en réduction, dans la " division légère mécanique " créée en 1933 par M. Daladier. C'était donc bien là une conception française. Elle différait essentiellement de la conception anglaise du général Fuller et de la conception russe qui comportaient, l'une et l'autre, des formations blindées opérant par elles-mêmes sans infanterie ni artillerie. Les Allemands nous ont fait l'honneur d'adopter l'idée française...* » (*Le problème...*, page 60). Qui, sinon l'officier, a pu souffler au politique une analyse militaire de cette sorte ? ■

neutralisation des batteries adverses. Deux régiments, l'un servant des canons lourds et courts, l'autre des pièces plus légères à tir tendu, formeront une forte brigade complétée par un groupe de défense contre avions, et capable de lancer en un quart d'heure jusqu'à dix kilomètres en avant du front de combat, cent mille kilos de projectiles. » (*Vers...*, page 113)

Cette quantité, la seule citée, conduirait à dénombrer, au niveau divisionnaire, pas moins de 19 groupes de **75** (tir tendu) ou 12 groupes de 105 C (ou 155 CS). En l'absence de données plus précises, concédons à la « *forte brigade* » une dotation dépassant d'un groupe celle d'une artillerie divisionnaire normale. Nous aurions :

Nombre de pièces selon calibre	*155 CS*	*105 C*	*75*
Régiment lourd (trois groupes)	12	24	
Régiment léger (trois groupes)			36

En 1937, Paul Reynaud précisera, pour la brigade d'artillerie de la division de ligne du projet inital (1933) : « *un régiment de 75 ; un régiment de 105 obusiers* ». La présence du **155 CS** ne semble donc pas avoir été prévue à l'origine, mais de Gaulle, qui évoque en 1934 « *diverses sortes de pièces* », a pu infléchir sa vision.

La présence des **105 C** est confirmée par les mentions du « *système de l'affût biflèche* » et de ces « *pièces lourdes courtes, à tir rapide et plongeant, qui ne se dépointent plus* » *(Comment..., page 136)*.

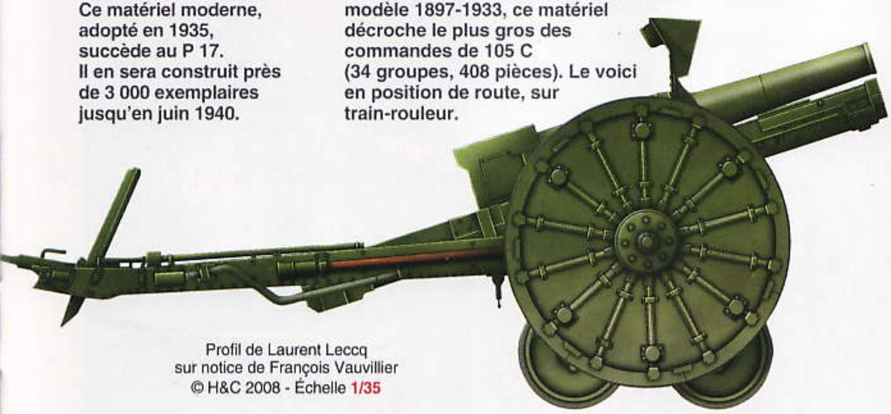
De Gaulle établit par ailleurs la présence dans l'artillerie divisionnaire de « *pièces " tous azimuts "* [pouvant] *intervenir d'après les événements* » (*Vers...*, page 160) et se fait un peu plus précis à ce sujet dans son étude complémentaire : « *un 75 moderne peut tirer, à volon-*

[A] Pour la genèse, lire notamment *De Gaulle*, Tome 1 *Le rebelle*, Jean Lacouture, éd. du Seuil 1984, pages 191-258.

[B] Clause de style. De Gaulle était alors chef de bataillon. Et, en mai 1937, il est encore lieutenant-colonel.

Tracteur léger Unic (Citroen-Kégresse) P 107
Ce matériel moderne, adopté en 1935, succède au P 17. Il en sera construit près de 3 000 exemplaires jusqu'en juin 1940.

Obusier de 105 C modèle 1935 de Bourges
Utilisant l'affût biflèche adopté pour le canon de 75 modèle 1897-1933, ce matériel décroche le plus gros des commandes de 105 C (34 groupes, 408 pièces). Le voici en position de route, sur train-rouleur.



Profil de Laurent Leccq
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

té, sur tout le tour de l'horizon, sous les angles les plus variés, en usant d'une sorte unique de charge et de projectile. » (*Comment...*, page 136). L'on pourrait reconnaître ici l'évocation d'un 75 sur plate-forme Arbel, système justifié par l'emploi de ce canon en tant que pièce antichar, mais handicapant dans la mesure où le matériel ainsi aménagé perd sa mobilité. Et ce n'est sans doute pas de celà que de Gaulle parle lorsqu'il indique que l'artillerie « *pourvue, d'ailleurs, d'engins antichars et de mitrailleuses,* [...] *se protège par ses propres moyens.* » (*Vers...*, page 166).

Enfin, le « *groupe de défense contre avions* » cité par de Gaulle pourrait être doté de **mitrailleuses Hotchkiss de 25 mm CA**, matériel dûment disponible.

La mobilité de l'artillerie divisionnaire

« *Le moteur, la chenille et le pneumatique donnent à ce matériel, aussi bien qu'à l'infanterie, la faculté d'évoluer par monts et par vaux, à la même allure moyenne que les chars* ». (*Comment...*, page 136).

Le peu qu'écrit de Gaulle sur ces engins à « *chenilles ou six roues* » suffit pour identifier les matériels adoptés ou en cours d'expérimentation : tracteurs légers **Citroën-Kégresse P 17** ou **P 107** et **Laffly S 15 T** pour les 75 et 105 C, éventuellement tracteurs moyens **Somua MCG** si les 155 CS devaient être confirmés.

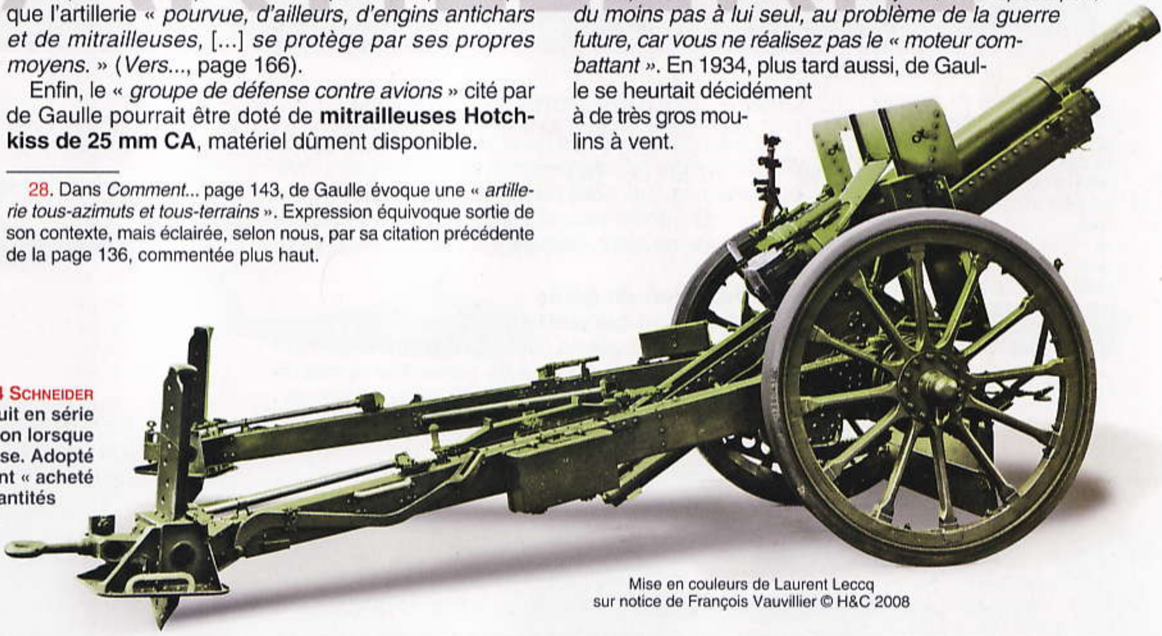
Nul matériel nouveau, par exemple des canons automoteurs[28], n'est évoqué. Du reste, qu'il s'agisse des pièces ou de leurs tracteurs, ce matériel « *est, dès à présent, en service pour la plus grande partie et en construction pour le reste. Sans entrer dans le détail des transformations de l'artillerie actuellement en cours, on peut avancer que cette arme est virtuellement en mesure de fournir aux six divisions de ligne et aux réserves générales de l'armée de métier l'espèce et la quantité du matériel qu'il leur faudrait* ». (*Comment...*, page 138).

Sous des dehors d'apparente simplification de la question de l'artillerie — *tout existe ou est déjà commandé, il suffit de l'affecter à l'armée de choc* —, cette phrase de Charles de Gaulle est lourde de signification. Au ministère de la Guerre, l'on ne peut manquer d'y lire : *votre concept des DI motorisées est à rejeter, il ne répond pas, du moins pas à lui seul, au problème de la guerre future, car vous ne réalisez pas le « moteur combattant ».* En 1934, plus tard aussi, de Gaulle se heurtait décidément à de très gros moulins à vent.

---

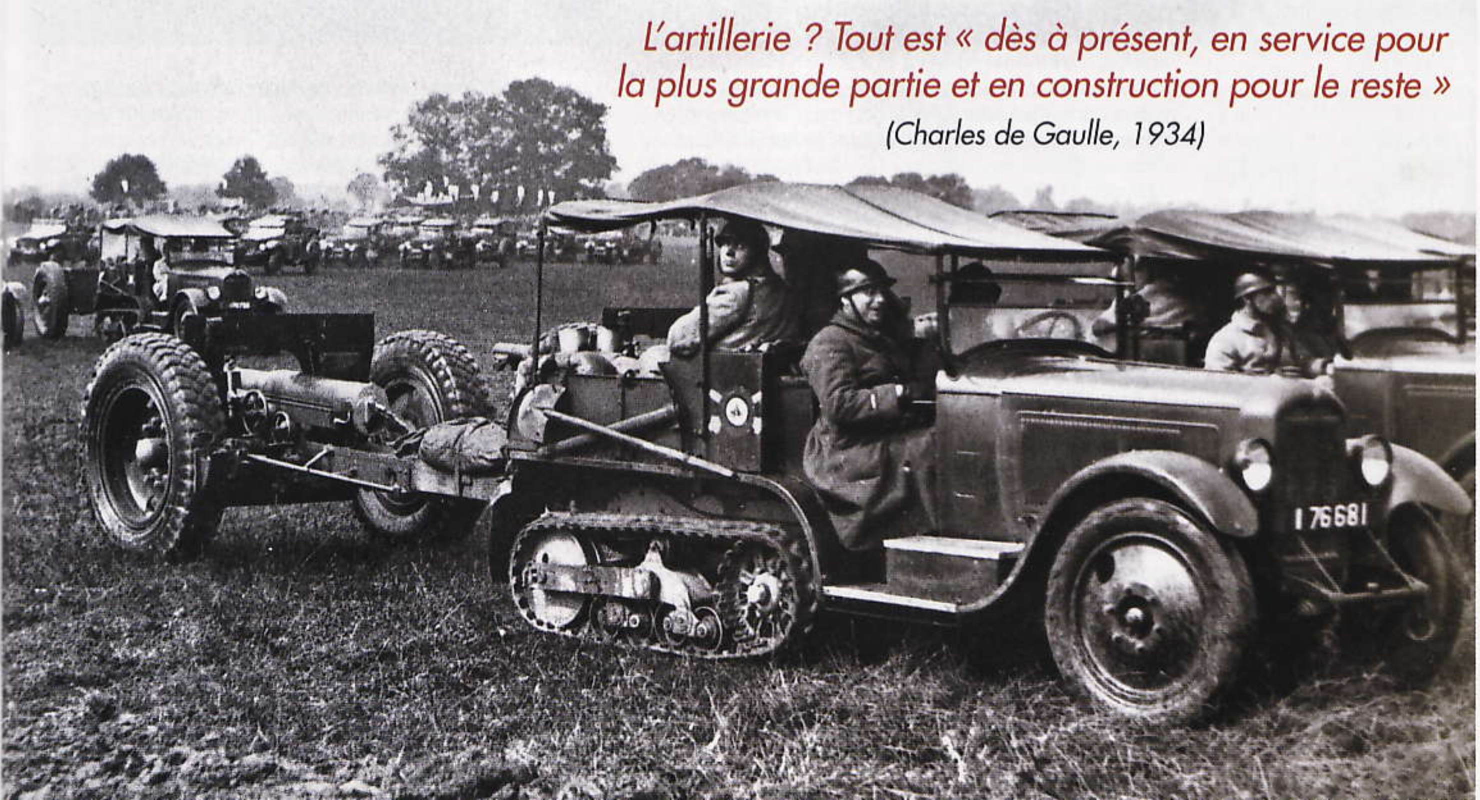
[28] Dans *Comment...* page 143, de Gaulle évoque une « *artillerie tous-azimuts et tous-terrains* ». Expression équivoque sortie de son contexte, mais éclairée, selon nous, par sa citation précédente de la page 136, commentée plus haut.

Obusier de 105 C modèle 1934 Schneider
Ce matériel est déjà construit en série par Le Creusot pour le Japon lorsque l'armée française s'y intéresse. Adopté en 1934, il est pratiquement « acheté sur catalogue », mais en quantités limitées : le total en service dans l'armée française ne dépassera pas 72 pièces.



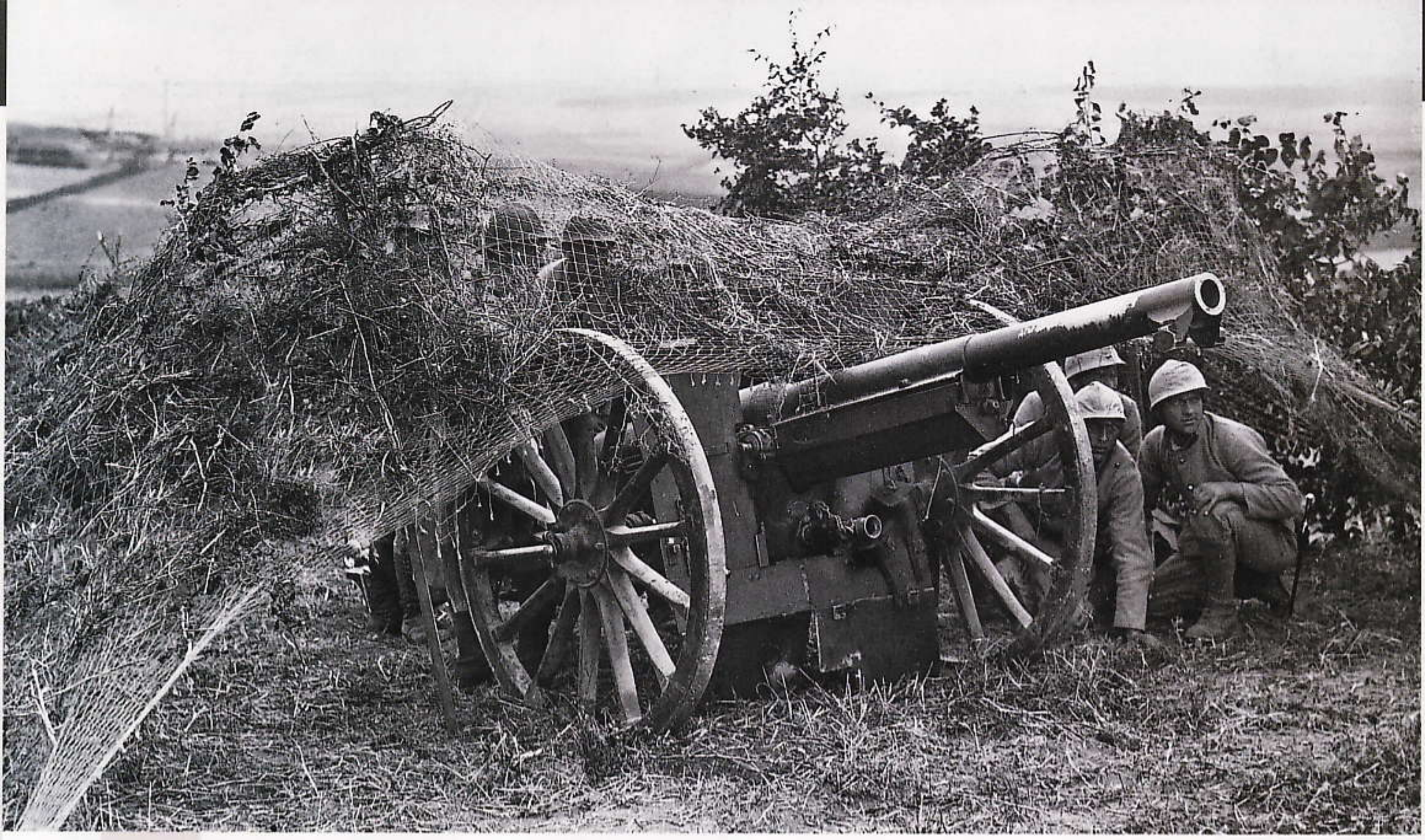
Mise en couleurs de Laurent Leccq
sur notice de François Vauvillier © H&C 2008

En vue de l'équipement des DIM (divisions d'infanterie motorisées) du programme de 1930, l'artillerie légère à tracteurs tous terrains est très en avance dès 1934-1935. Les tracteurs visibles ici sont des Citroen-Kégresse P 17 A (adoptés en 1929, ici le 🇫🇷 76 681) conçus pour traîner des canons sur trains rouleurs : les logements pour ceux-ci sont prévus à l'intérieur des ridelles de la version P 17 A. Mais ces accessoires sont devenus inutiles car les canons de 75 modèle 1897 viennent d'être installés à demeure sur roues utilisant le caoutchouc. Ici, des roues du premier type, jantes de faible diamètre et pneumatiques basse pression.
(DR, coll. P. Touzin)



L'artillerie ? Tout est « dès à présent, en service pour la plus grande partie et en construction pour le reste »

(Charles de Gaulle, 1934)



Le camouflage du matériel sur le terrain s'opère, non par la peinture mais grâce à des artifices divers au sein desquels les filets tiennent la plus grande place. Ici un CANON DE 75 MODELE 1897 à roues bois-fer vu durant les manœuvres de septembre 1935. Dans son ouvrage de 1934, de Gaulle attache à l'ensemble des procédés de camouflage une importance considérable. *(Coll. F. Vauvillier)*

Génie, transmissions, reconnaissance

« *La division, articulée de la sorte en trois brigades complémentaires, renforcée d'un bataillon du génie pour aménagement des passages et d'un bataillon de troupes de transmissions, disposera pour s'éclairer d'un groupe de reconnaissance.* » (*Vers...*, page 113).

Le bataillon du génie

Nous avons vu qu'il était transporté dans des voitures tous terrains analogues à celles de l'infanterie (comme dans les DC et DLM). Aucun autre élément ne permet de dessiner plus précisément les contours de cette unité.

Le bataillon de transmissions

Dans son étude complémentaire, de Gaulle évoque un « *bataillon de transmissions et d'observation* » (*Comment...*, page 124) dont les moyens, comme partout dans la division, seront du « *" dernier cri " (radiophonie notamment),* [avec de] *larges dotations à prévoir en matériel d'observation et de repérage* » (page 140).

Le groupe de reconnaissancece

« *Celui-ci sera formé de chars réduits, mais très rapides, d'éléments portés à leur suite en vue de combattre à pied et de véhicules légers pour les liaisons à distance ; le tout apte à tâter l'ennemi, tenir sommairement un front, à couvrir quelque temps un flanc, à chicaner lors d'une retraite.* » (*Vers...*, page 113).

La description évoque celle du GRDI avec automitrailleuses, dont les « *chars réduits, mais très rapides* » seraient bien évidemment des **AMR Renault**. Pour les véhicules légers des fusiliers éclaireurs, de Gaulle n'emploie pas le mot « *motocyclettes* » (nulle part d'ailleurs dans ses écrits) et parle plutôt d'« *éléments portés* », ce qui laisse supposer une inclination personnelle pour une forme de voitures tous terrains très légères qui sera encore embryonnaire six ans plus tard[29].

L'aviation

Pour observer, relier, commander...

« *Un groupe aérien d'observation* [GAO], *organique bien entendu, destiné non point à travailler par épisodes pour le compte d'anonymes, mais à renseigner constamment tel général bien connu, à accompagner au combat des camarades toujours les mêmes, à régler les tirs d'une artillerie familière, donnera des yeux à la grande unité.* » (*Vers...*, page 114).

La présence d'un GAO organique dans la division de ligne est conforme au principe déjà adopté pour les grandes unités de cavalerie (DC et DLM).

« *Les unités motorisées exigent d'être éclairées très vite [...], rien ne vaut le survol qui découvre au loin l'adversaire, signale sur le champ les objectifs, indique aussitôt la position des fractions amies. C'est au point que l'avion sera, pour le Commandement, le vrai moyen de prendre à temps connaissance personnelle des situations, et que des appareils légers, capables d'atterrir n'importe où, devront être attribués aux états-majors.* » (*Vers...*, page 167). Dans la réalité, quatre avions estafettes sont prévus par DC ou DLM, mais de Gaulle évoque quant à lui les **autogires** qui, avec la TSF et la radiophonie, « *permettent de relier entre elles et de commander les fractions les plus mobiles.* » (*Comment...*, page 137).

... et pour combattre

La place accordée par Charles de Gaulle à l'aviation de combat a fait couler beaucoup d'encre, depuis le fameux *ajout* dans l'édition d'Alger de 1944.[30]

Mais s'il ne consacre que quelques pages à la question, c'est d'abord parce que l'aviation existe désormais en tant qu'armée indépendante, ne donnant pas lieu à

NOTES

[29] Notre article sur les voitures Laffly V 10 (*➡ GBM 84 page 60*) fait état de cette voie de recherche. Nous en reparlerons.

[30] « *Mais surtout, en frappant elle-même et profondément, l'aviation devient par excellence l'arme dont les effets foudroyants se combinent le mieux avec les vertus de rupture et d'exploitation des grandes unités mécaniques* » (page 109 de l'édition d'Alger).

De Gaulle veut ainsi affirmer la corrélation directe entre l'action des avions de combat et la rupture du front. L'ajout ayant soulevé une polémique, il le fait retirer des éditions ultérieures mais la « *supercherie* » restera raillée dans les milieux anti-gaullistes.

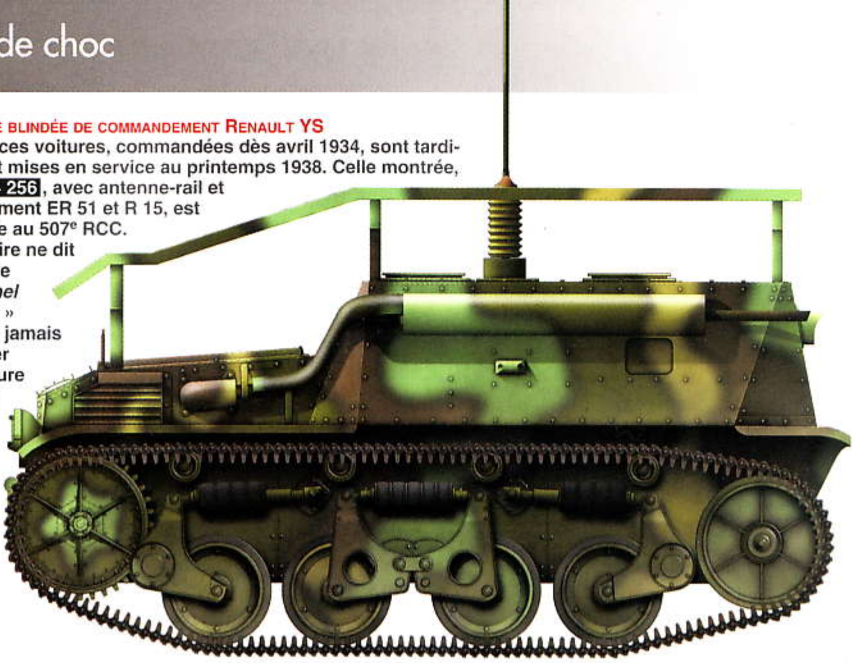
Ce faux-pas est d'autant plus regrettable que, d'une part la phrase incriminée a été placée par de Gaulle à un emplacement (correspondant à la page 168 de l'édition originale) où il décrit l'emploi de la petite aviation organique (« *le survol qui découvre* [pour] *concentrer sur les points nécessaires les feux des canons pivotants* », les « *appareils légers* [des] *états-majors* », « *les fumées épandues du haut des airs* ») et d'autre part qu'elle n'ajoute pas grand'chose à sa description fort bien vue de l'action des forces aériennes proprement dites (pages 177-179 de l'édition originale), commentée plus loin.

l'*intégration* de ses moyens dans l'armée de choc.

Quant à la *simultanéité* de l'action des deux armées, au sol et dans les airs, l'affaire est claire : voyons tout d'abord ces « *troupes d'élite, prêtes à frapper dès la première heure en liaison avec l'armée de l'air*[31] » (*Vers...*, page 152) et surtout, 25 pages plus loin, cette description de l'action des forces aériennes :

« *On ne peut douter, en effet, que les escadres aériennes, capables d'opérer au loin, douées d'une foudroyante vitesse, manœuvrant dans les trois dimensions, frappant des coups verticaux — les plus impressionnants de tous,— doivent jouer un rôle capital dans la guerre de l'avenir. Mais il leur manquait, jusqu'à présent, un complément sur le sol. Car, les effets produits par l'avion de bombardement, si terribles qu'ils puissent être, ont quelque chose de virtuel. L'engin volant ne peut lui-même tirer parti de sa puissance.* [...] *Comme l'artillerie, dont elle est en somme le prolongement indéfini, l'aviation sait détruire, mais ne contraint, ne conquiert, n'occupe pas.* » (*Vers...*, page 177).

Admirable prescience de ce que sera la Seconde Guerre mondiale, et prophétie alors totalement à contre-courant des idées d'un Douhet : bombardez Albion autant que vous pourrez, ruinez Londres et Coventry, vous n'obtiendrez rien de décisif, pressent de Gaulle. La Luftwaffe sans les Panzer, c'est la *non-bataille d'Angleterre.* Écrasez l'Allemagne sous les bombes, détruisez l'outil industriel de surface, le Reich, avec sa souterraine puissance, sera encore là dans mille ans si, un jour, vous ne décidez pas enfin de faire débarquer l'*armée de choc.* Car le sol est le « *réel objet de la guerre, parce que les hommes y vivent.* » (*Vers...*, page 179).



Voiture blindée de commandement Renault YS
Dix de ces voitures, commandées dès avril 1934, sont tardivement mises en service au printemps 1938. Celle montrée, la 🇫🇷 84 256, avec antenne-rail et équipement ER 51 et R 15, est affectée au 507ᵉ RCC. L'histoire ne dit pas si le « *colonel Motors* » essaya jamais de loger sa stature à bord de cet engin bien petit pour lui.

Profil de Laurent Leccq
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

« Les escadres aériennes, frappant des coups verticaux — les plus impressionnants de tous — doivent jouer un rôle capital dans la guerre de l'avenir. » (Vers l'armée de métier)

Malgré la création le 18 septembre 1936 d'un programme « Bp » (bombardement en piqué), que seule la marine portera au stade opérationnel, les « coups verticaux » ne sont finalement pas retenus par l'armée de l'air avant-guerre. Celle-ci lui préfère le principe du *bombardement en vol rasant*, issu du programme « AB 2 » (2 pour biplace) du 8 mai 1937, dont les principaux représentants en 1940 sont les Bréguet série 690. Ici, trois d'entre eux (Br 693 AB 2) se livrent à cette technique, à 4 m d'altitude, au cours d'essais à Vinon le 26 avril 1940.
(Coll. F. Vauvillier)

Et notre officier-croisé développe : « *Tant qu'il n'existe au sol aucune force capable de s'unir avec les flottes aériennes, celles-ci n'ont le choix qu'entre deux termes insuffisants : ou bien rétrécir leur action à la mesure de ce qui peut aider les armées de terre* [un bombardement, comme en 1918, « *appliqué derrière le front en des points rapprochés* »], *ou bien, opérant isolément, ne contribuer que par des voies indirectes aux résultats collectifs* [en visant « *d'importants objectifs, centres industriels, ports, nœuds de communications.* »]

Or, du moment où des raids étendus y redeviennent possibles, cette solution de continuité entre la guerre du ciel et celle de la terre va se trouver comblée. Les ravages matériels et moraux produits par l'aviation de combat, on pourra en tirer immédiatement parti. » (*Vers...*, pages 178-179).

Certes, l'exemple de la bataille aéro-terrestre future donné par Charles de Gaulle juste après ce passage n'est guère adéquat : il y imagine des « *bombardements verticaux* » de la Ruhr, suivie de l'action d'une « *armée capable d'entreprises à longue portée* », de façon à « *ramasser au pied de l'arbre les fruits que la secousse en aura fait tomber* ».

Ainsi l'on pourra, à la rigueur, faire grief à de Gaulle d'être passé — de très près — à côté de l'emploi d'une aviation de terreur dans la *préparation même de la percée d'un front.* Percée que, semble-t-il, de Gaulle attend de voir réaliser par l'armée de choc seule.

Mais la chute est puissante et visionnaire, l'aviation y occupe bien toute sa place : « *inversement, l'action des troupes aériennes prolongera celle du corps de choc. Une voie féconde s'ouvre aux " opérations combinées " dont discutent en vain aujourd'hui grammairiens et comités.* » (*Vers...*, page 180).

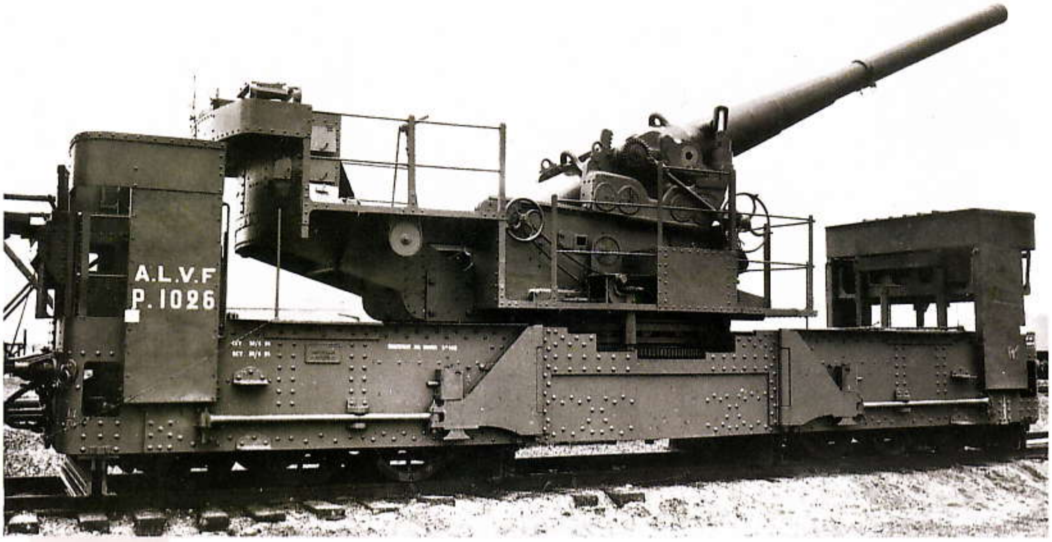
En ajoutant malencontreusement sa phrase de 1944, de Gaulle a ouvert, pour toujours peut-être, une polémique de second ordre que ses écrits de 1934 n'auraient certainement jamais déclenchée, tant ils sont clairs.

Camouflage, surprise, ruses de guerre

« *Cependant, malgré la vitesse, la protection, la dispersion, accordées aux combattants par les moteurs, cuirasses et chenilles, la masse et le relief des troupes ainsi constituées demeureront considérables. La dimension des engins, leur bruit, leur traces, seront tels que, sauf précautions, l'ennemi en percevrait aisément l'approche. Or, il s'agit, par-dessus tout, de lui ménager la surprise. Un camouflage méthodique sera donc réalisé. Cet art, aussi vieux que la guerre et qui, lors du dernier conflit, fournit tant d'applications fragmentaires, doit devenir dans la manœuvre un élément*

Note

[31] « *Et, au besoin, les forces navales* », ajoute de Gaulle dans une passagère — mais bien réelle — évocation des opérations combinées terre-air-mer.



La dernière pièce d'ALVF réalisée en France (1935-1939) : le **240/194 de Tarbes**, réalisé par chemisage d'un 240 modèle 1884 monté sur un affût TAZ Batignolles. Les essais ont donné des portées régulières de 27 000 m, pour 30 000 m escomptés. *(CAA)*

essentiel au même titre que le feu et le mouvement. On ne saurait s'exagérer les résultats auxquels il est possible d'atteindre à cet égard par recherche et par discipline. En particulier, le mimétisme des combattants et du matériel par choix et coloration des terrains de parcours, trucage des aspects, changement des couleurs, en combinaison avec les distances, les sites, l'éclairement, en est encore à ses grossiers débuts. Que dire du silence, notamment de celui des moteurs, qu'on obtiendra, pourvu qu'on le veuille, par construction adéquate des appareils ? Que dire surtout des fumées, nuages et brouillards, dont les dimensions, l'épaisseur, les déplacements peuvent être, à volonté, adaptés aux circonstances ? Mais ce n'est pas tout de se faire ni voir ni entendre. Reste à donner le change à l'adversaire en créant de faux indices : colonnes simulées, travaux menteurs, lueurs insidieuses, fracas artificiels, émissions d'ondes fallacieuses. » (*Vers...*, pages 115-116). L'importance attachée par de Gaulle à cette question du camouflage, pour laquelle il souhaite un bataillon de spécialistes présent organiquement dans chaque division, ne trouvera d'équivalent de cette ampleur dans aucune grande unité future.

Les réserves de l'armée de choc

« *Enfin des réserves générales : une brigade de chars très lourds capables de s'attaquer aux fortifications permanentes, une brigade d'artillerie de très gros calibre, un régiment du génie, un régiment de transmissions, un régiment de camouflage, un régiment d'aviation de reconnaissance, un régiment de chasse et les services accoutumés compléteront l'armée de choc.* » (Vers... page 116-117)

Dans l'étude complémentaire, de Gaulle réduit de manière très sensible la composition des réserves envisagées, en les énumérant *a minima*. Elles « *comporteraient tout au moins : deux brigades d'artillerie lourde, un régiment de DCA* [nouveau venu], *un régiment du génie (pontonniers), un régiment de transmissions* ».

Sont donc écartés des indispensables le régiment de camouflage (un bataillon étant déjà préconisé dans chaque division), les deux régiments de chasse et de reconnaissance — qui, du fait de leur appartenance à l'armée de l'air, étaient plutôt curieux dans la proposition initiale — et la brigade de chars très lourds, ces derniers ne pouvant de toutes façons pas voir le jour avant un temps certain[32].

L'artillerie lourde de réserve et la DCA

Ainsi de Gaulle s'est-il plié à la maxime de Joubert qu'il a choisie pour exergue de son étude complémentaire : « *Il faut se piquer d'être raisonnable et non point d'avoir raison* ». Être raisonnable en cette fin 1934, c'est tirer parti de l'existant et le rassembler sous l'égide de l'armée de choc. Donc doubler la grosse artillerie du *corps spécialisé* en lui donnant quatre régiments « *qui existent aujourd'hui.* » (*Comment...*, page 126).

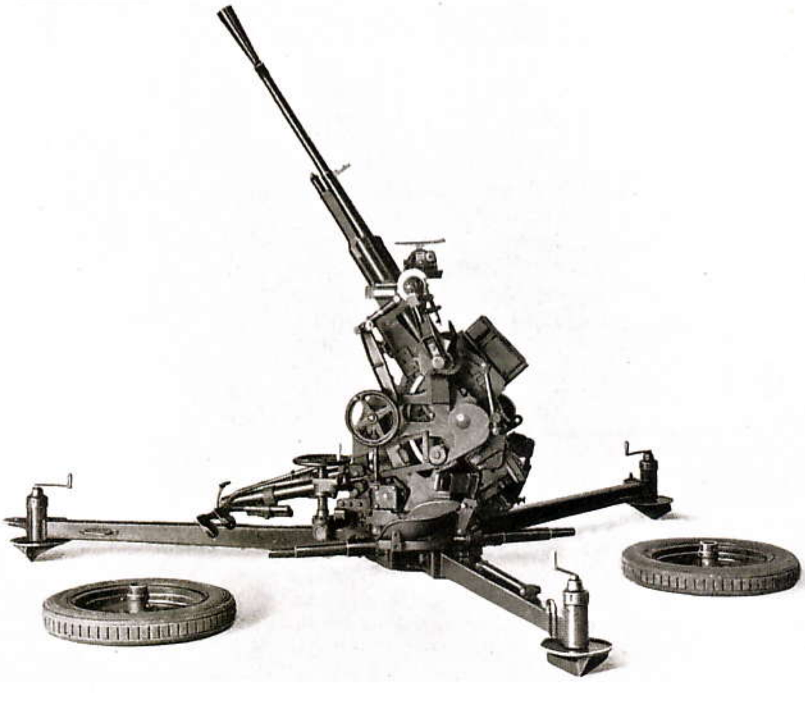
Aucun détail ne nous est livré au sujet des matériels envisagés, sinon cette phrase qui, bien qu'intimement mêlée à la description des pièces plus modestes de l'artillerie divisionnaire, saute aux yeux : « *Il existe* [...] *des pièces lourdes longues tous azimuts, à mise en batterie presque instantanée, d'une portée de 30 km.* » (*Comment...*, page 136). Une telle portée n'appartient qu'à l'ALVF, et fort rares même sont les pièces sur rail capables d'y prétendre. Compte tenu du caractère tous azimuts indiqué, un matériel et un seul répond exactement à la définition : le prototype de **240/194 mm de Tarbes sur affût TAZ Batignolles**.

Cette perspective de la présence d'éléments d'ALVF au sein même de l'armée de choc a quelque chose d'étrange et de décalé. Est-ce le handicap constitué par l'indépendance de l'armée de l'air qui conduit Charles de Gaulle à rechercher, dans l'arsenal de terre, les éléments capables de frapper de stupeur l'ennemi par des moyens dont le général commandant le *corps spécialisé* aurait l'entière disposition ?

L'apparition d'un régiment de DCA, de toutes façons nécessaire, a sans doute aussi la même origine : si l'on ne peut disposer en permanence, au-dessus de l'armée de choc, d'un régiment de chasse pour nettoyer le ciel des avions ennemis, du moins une forte DCA pourra-t-elle y prétendre. Car, faudrait-il enfoncer le clou à ce sujet : « *s'il est impossible de garder constamment la maîtrise de l'air dans un secteur où l'ennemi a le loisir de réagir, on peut la saisir à l'improviste en un point, dans un moment choisis.* » (*Vers...*, page 169).

L'*armée de choc* remportant la victoire sur terre *par la maîtrise de l'air*, voilà, sans doute, la recette suprême livrée par Charles de Gaulle en 1934. Devant le spectacle du moteur combattant allemand fondant sur la France, par la terre et dans le ciel, six ans plus tard, « *il n'était rien que je n'eusse donné pour avoir eu tort* », écrira-t-il dans ses Mémoires.

Aujourd'hui où tout cela n'est plus que de l'Histoire, au moins nous reste-il l'amère satisfaction d'avoir compté dans les rangs de l'armée française cet officier-croisé qui vit juste et l'écrivit. ■



Outre la 13,2 mm, la pièce de DCA légère susceptible d'être employée en 1934 est cette **mitrailleuse de 25 mm CA Hotchkiss**. Elle figure au catalogue du constructeur de Levallois dès 1932-33 mais ne sera adoptée que tardivement (25 CA Mle 1938). *(Coll. F. Vauvillier)*

Note

[32] Il s'agit alors des projets B 3 (45 tonnes) et BB (50 tonnes), plus tard repris dans le programme de char de forteresse. Le seul char de cet ordre existant en 1934, déjà complètement dépassé, est le « char de rupture » **FCM 2C** (10 exemplaires construits).

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 1

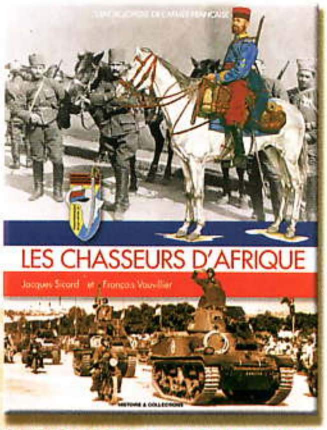
LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 2

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 3

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin...
256 p. **42,95 €**


LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Touets leurs campagnes outre-mer et durant les deux guerres mondiales.
184 pages **18,25 €**

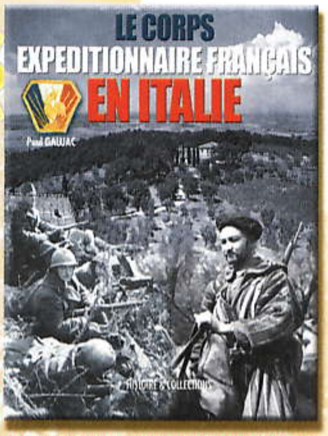
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
1
L'AMR 33 RENAULT

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
2
L'AMR 35 RENAULT

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

AMR 33 - 68 p. **14,95 €**
AMR 35 - 68 p. **14,95 €**

PORT GRATUIT à partir de 25 € d'achats (cumulables avec les magazines)
jusqu'au 30/11/08

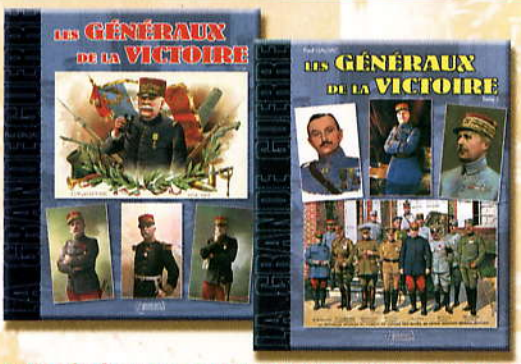

LE CORPS EXPEDITIONNAIRE FRANÇAIS EN ITALIE
Paul Gaujac
HISTOIRE & COLLECTIONS

LE CORPS EXPEDITIONNAIRE FRANÇAIS EN ITALIE

Juillet 1944 : les soldats du Corps expéditionnaire français en Italie ont fait oublier la défaite de 1940. Ils ont suscité l'admiration des Américains en forçant des défenses inviolées depuis des mois puis en enveloppant le dispositif allemand par la montagne, qui leur a finalement ouvert la route de Rome. C'est la vie des unités et des hommes que cet ouvrage retrace, à travers leur organisation, leur matériel, leur action, leur mode de vie, leur comportement au combat et leur psychologie.

176 pages **19,95 €**

SPÉCIAL 14-18


LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE
LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE
LA GRANDE GUERRE

LES GÉNÉRAUX DE LA VICTOIRE TOME 1 - TOME2
Ces deux ouvrages présentent une sélection de soixante biographies de généraux français de la Grande Guerre. Le lecteur découvrira les différents parcours ayant permis d'accéder à ces grades, le vrai visagesd'hommes encensés ou malmenés par l'histoire, avec des anecdotes et des détails inédits.
68 pages **14,95 €**

LES FORTIFICATIONS ALLEMANDES d'ALSACE-LORRAINE
1870-1918
LA GRANDE GUERRE

LES FORTIFICATIONS ALLEMANDES D'ALSACE-LORRAINE 1870-1918
Le système fortifié allemand des forts von Biehler à Strasbourg, aux puissants groupes de la place de Metz.
64 pages **15,50 €**

LE FANTASSIN ALLEMAND
1914
1918
LA GRANDE GUERRE

LE FANTASSIN ALLEMAND 1914-1918
La vie quotidienne du fantassin allemand par le biais du «Deutscher Michel» symbole de l'union patriotique allemande
64 pages **15,50 €**

JE COMMANDE LES OUVRAGES SUIVANTS

- ☐ Les Canons de la victoire T2 NOUVEAU - *HIS0316* . . 15,50 € 2
- ☐ Le Chemin des Dames NOUVEAU - *HIS0290*. . . . . . . 42,95 € 3
- ☐ Le fantassin allemand 1914-1918 - *HIS0296*. . . . . 15,50 € 2
- ☐ Fortifications allemandes d'Alsace-L- *HIS0299* . . . . . . 15,50 € 2
- ☐ Les généraux de la victoire Tome 1 - *HIS0259* . . . . . . 14,95 € 2
- ☐ Les généraux de la victoire Tome 2 - *HIS0260* . . . . . . 14,95 € 2
- ☐ La Ligne Maginot Tome 1 - *HIS0193* . . . . 39,95 € 3
- ☐ La Ligne Maginot Tome 2 - *HIS0105* . . . . 39,95 € 3
- ☐ La Ligne Maginot Tome 3 - *HIS0134* . . . . 42,95 € 3
- ☐ Le CEF en Italie - *HIS0144* . . . . 19,95 € 2
- ☐ Les AMR 33 - *HIS0181* . . . . 14,95 € 2
- ☐ Les AMR 35 - *HIS0182* . . . . 14,95 € 2
- ☐ Les Chasseurs d'Afrique- *HIS0077* . . . . 18,25 € 2

TOTAL GÉNÉRAL ____ , ___ €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°** ________________

expirant en __ __ (mois année) *Clé* ___ *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

GBM 085

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS Fax : 01 47 00 51 11.
N°Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom ________________
Prénom ________________
Adresse ________________
____
Code postal ________ ville ________________
Pays ________________ Tél. ________
E-mail* ________________
@ ________________
* Important pour être tenu informé de nos promotions

FRAIS DE PORT *(2 - Livres)*	**France**	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
	DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

1914-1918 LA MARINE DE L'ARTILLERIE LOURDE

I - L'EMPLOI DES BOUCHES À FEU EXISTANTES

Un an avant la Grande Guerre, le général de Lamothe imagine de faire renforcer l'artillerie de terre par des pièces de marine de calibres moyens, rendues disponibles par obsolesence.

De Lamothe, on s'en souvient [1], est cet officier général, inspecteur des études et expériences techniques de l'artillerie, qui reprend peu avant le conflit la question des pièces de siège et place. Ainsi définit-il les matériels futurs à obtenir dans son **programme du 20 février 1913**, lequel prévoit notamment un canon « *de calibre moyen [entre 130 et 140 mm] à tir rapide et très grande portée (17 à 18 km)* ».

Sans attendre la réalisation, nécessairement longue, d'un matériel entièrement nouveau [2], de Lamothe examine aussi des solutions plus rapides, passant par le réemploi de pièces de marine existantes. Il expose une partie de ses solutions au ministre de la Guerre début septembre 1913 et revient plus en détail sur la question dans un second document du 23 octobre, traitant de « *l'utilisation éventuelle des canons de la Marine pour l'exécution des tirs à grande distance dans l'attaque et la défense des places* ». Il s'agit précisément de pièces des trois calibres et modèles suivants :

- 100 mm modèles 1891 et 1897 ;
- 138,6 mm modèles 1887, 1888-91, 1891^2 et 1893 ;
- 164,7 mm modèles 1887, 1891^2 et 1893.

AU SECOURS À TRACTEURS

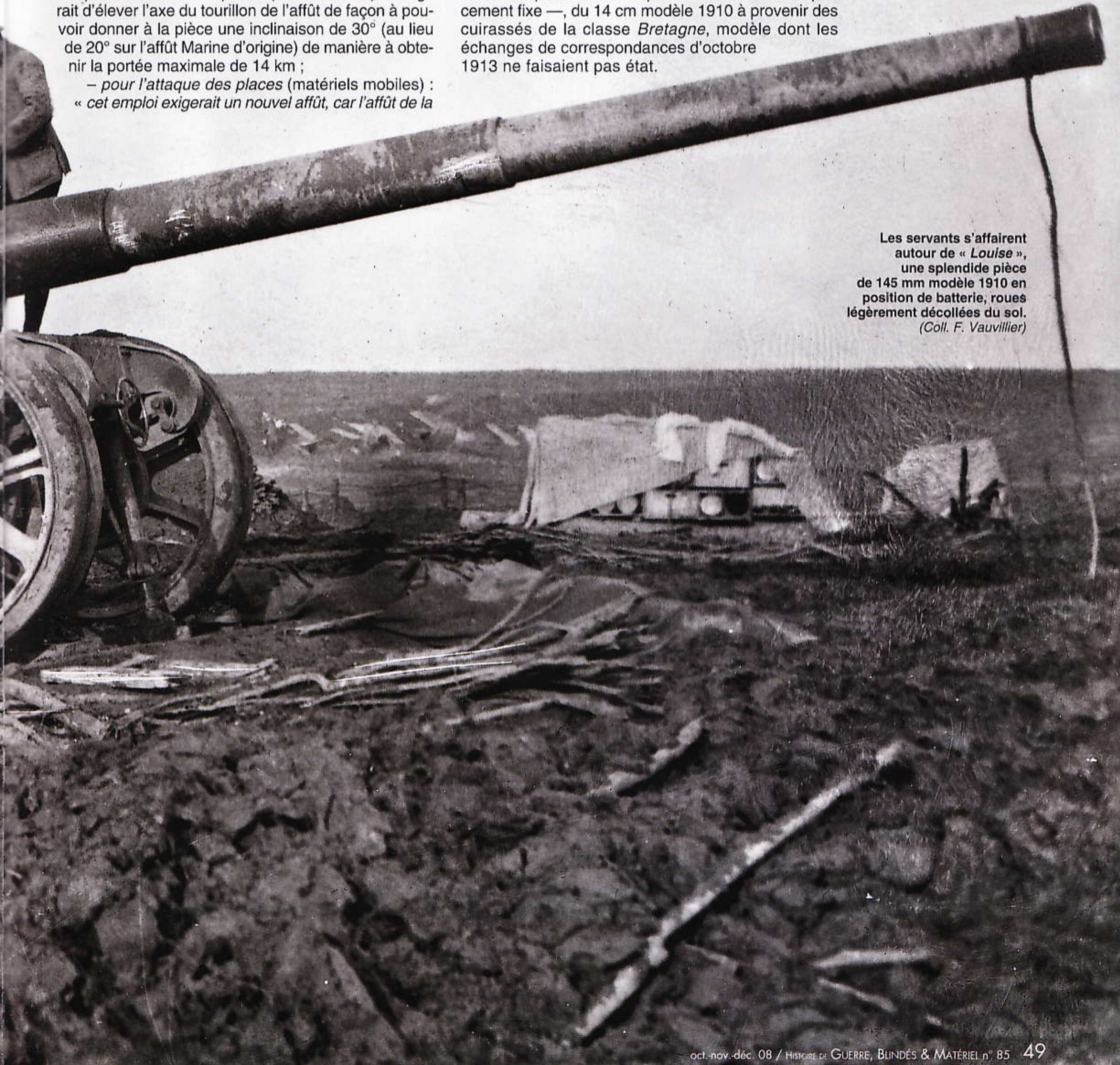
François Vauvillier
avec la participation du
général Guy François

Mais, au moment où de Lamothe écrit, les disponibilités de la Marine se limitent à 21 pièces de 16 cm [3] (164,7 mm), les deux autres calibres ne devant pas être libérés en nombre avant 1915. Aussi le général se contente-t-il de décrire précisément les modifications à réaliser sur les seules pièces de 16 cm afin de permettre leur emploi en tant que matériels de siège et place :

– *pour la défense des places* (matériels fixes) : il s'agirait d'élever l'axe du tourillon de l'affût de façon à pouvoir donner à la pièce une inclinaison de 30° (au lieu de 20° sur l'affût Marine d'origine) de manière à obtenir la portée maximale de 14 km ;

– *pour l'attaque des places* (matériels mobiles) : « *cet emploi exigerait un nouvel affût, car l'affût de la Marine nécessite un temps très long pour être installé et il manque de la mobilité convenable. L'étude de cet affût et sa mise au point exigerait des délais importants* ».

De fait, un affût roulant pour pièce de 16 cm sera effectivement réalisé, mais très tardivement, à la fin de la guerre (➡ *page 57*). Et lorsque celle-ci éclate, le 2 août 1914, la seule étude menée à bon train est celle de l'adaptation à un emploi terrestre — sur emplacement fixe —, du 14 cm modèle 1910 à provenir des cuirassés de la classe *Bretagne*, modèle dont les échanges de correspondances d'octobre 1913 ne faisaient pas état.



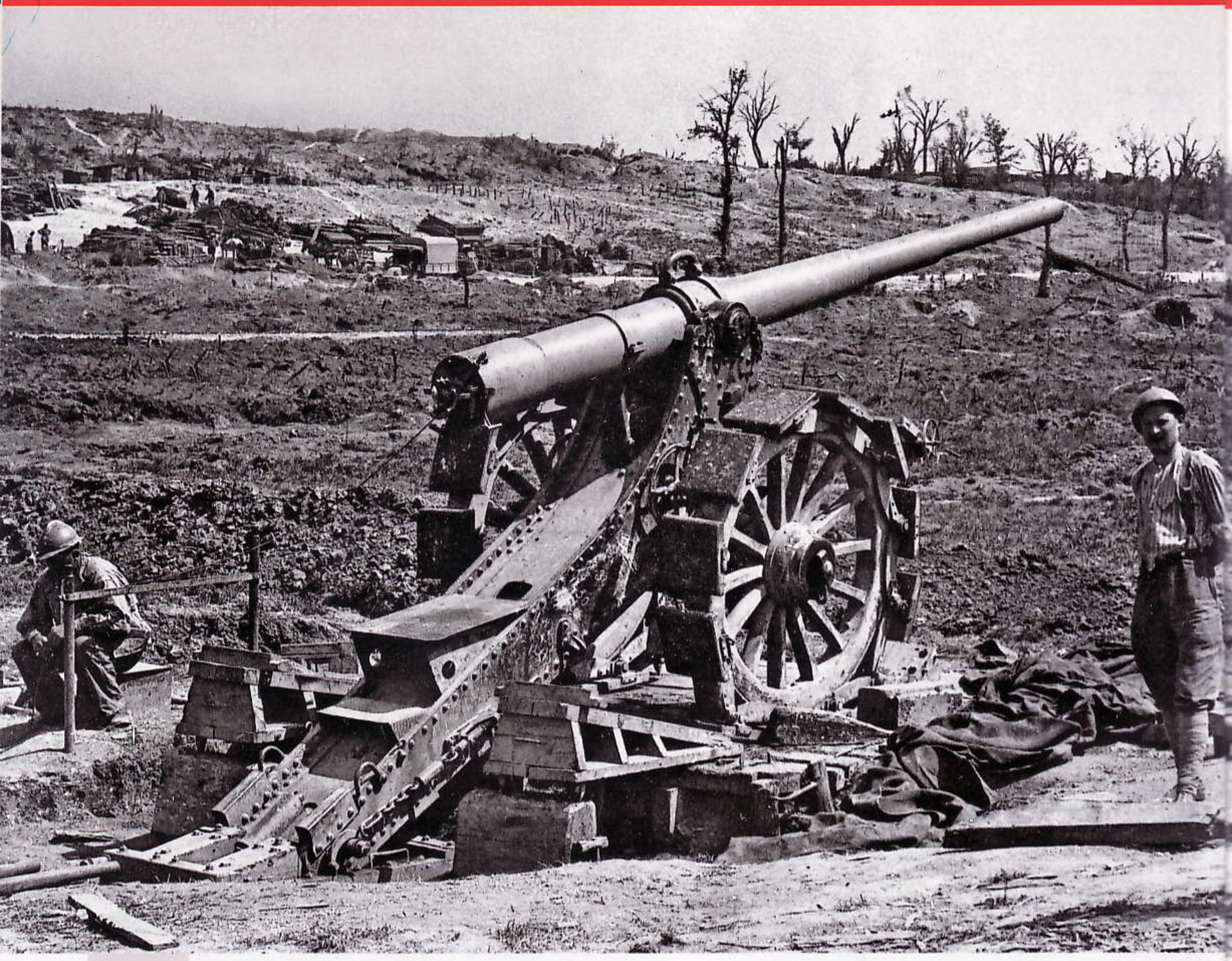
Les servants s'affairent autour de « *Louise* », une splendide pièce de 145 mm modèle 1910 en position de batterie, roues légèrement décollées du sol. *(Coll. F. Vauvillier)*

NOTES

[1] ➡ *GBM 81 page 18.*

[2] Le futur chef d'œuvre de Filloux, le 155 GPF (➡ *GBM 81*).

[3] Au-dessus de 90 mm, les marins s'expriment alors en cm (➡ *détails page 54*).



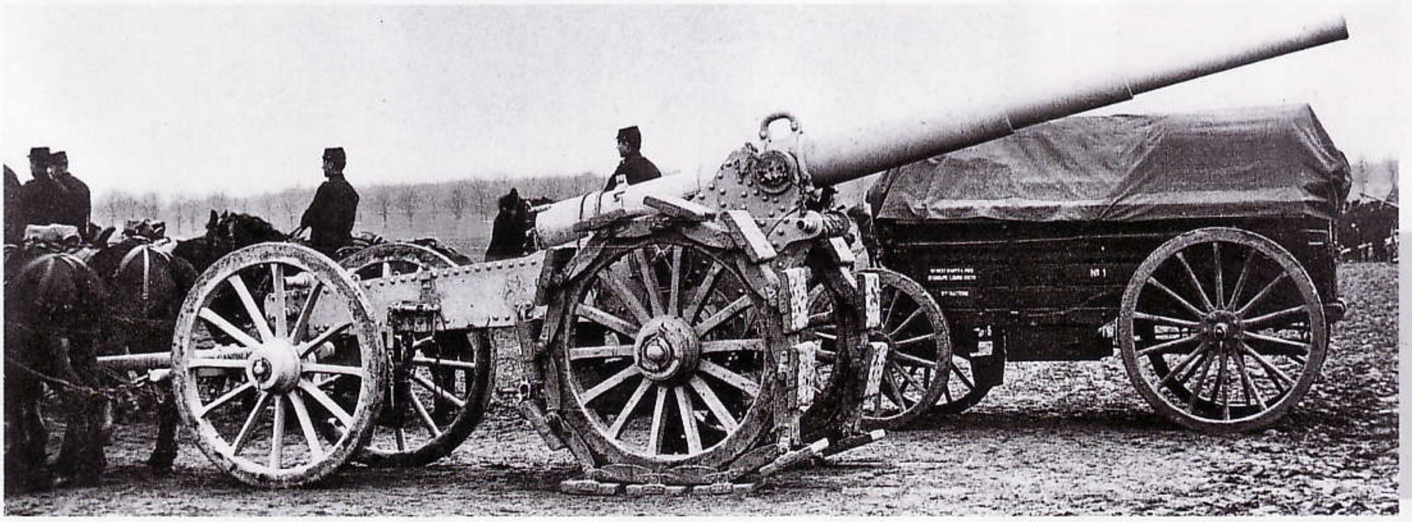
Un canon de 100 TR en position de tir, avec ceintures de roues et coins de retour en batterie. Prolongée par sa glissière, la crosse d'affût est dans une fosse afin d'obtenir la portée maximale C'est la version un peu plus élaborée de la méthode consistant à « *enterrer la crosse* ».
(Coll. P. Touzin)

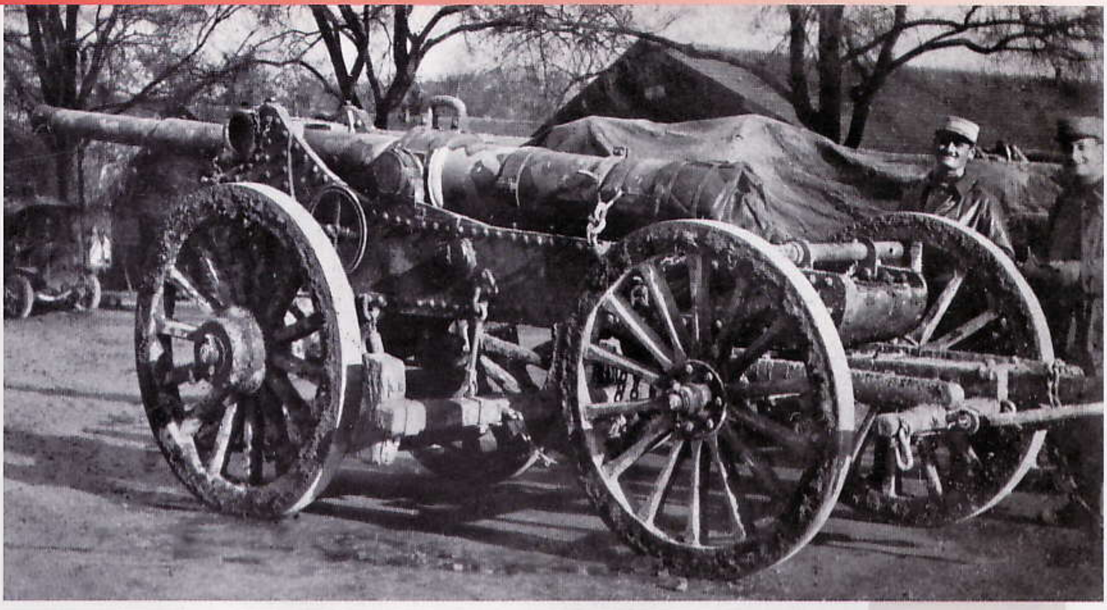
Après août 1914, les événements s'accélèrent : les canons de marine arrivent rapidement, par dizaines, sur le front afin de pouvoir contrebattre la puissante artillerie lourde longue allemande (➡ *page 56*). Mais, compte tenu du poids souvent considérable de ces bouches à feu, leur emploi aux armées relève pour partie des canonniers marins, légitimement affectés à leur service, et pour partie de la future ALGP (artillerie lourde à grande puissance) qui naît et se développe avec l'arrivée de plus en plus massive des pièces de côte ou de bord.

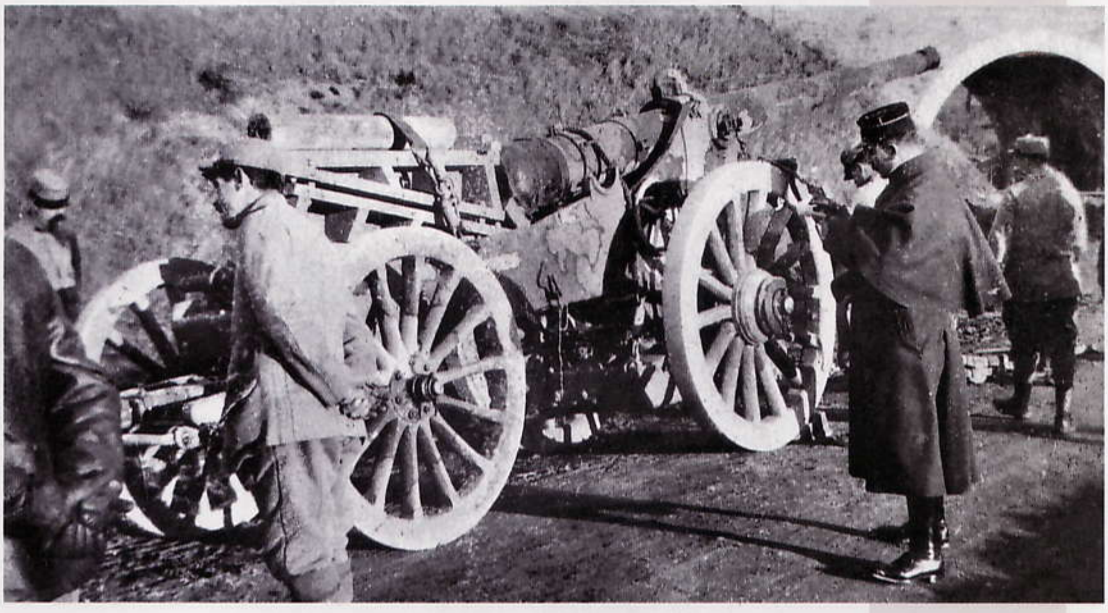
Dans le cadre de l'*artillerie lourde mobile de campagne* (désignation en usage en 1914) ici traitée, seul le plus petit des calibres originaires de la Marine, le 100 mm[4], peut presque immédiatement être mis en œuvre.

Le 100 TR modèle 1897

Provenant de l'artillerie de côte, ce canon de 100 mm était, dans son emploi d'origine, monté sur un affût fixe à crinoline comportant freins et récupérateurs lui permettant un grand débit — d'où les initiales TR (tir rapi-







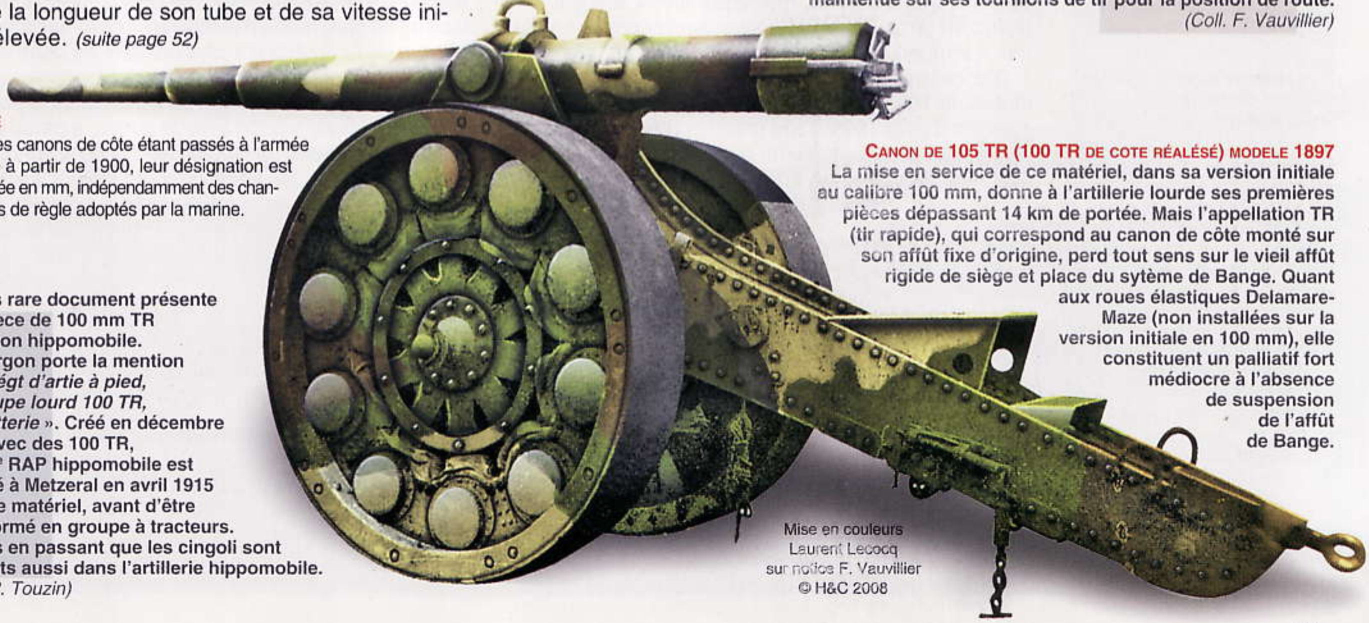
de). Pour son emploi dans l'AL mobile, on l'installe sur l'affût de siège et place modèle 1877 (du canon de 155 L de Bange), ce qui lui fait perdre sa capacité TR dont il ne gardera que la désignation.

La description de septembre 1915 qualifie ce montage « *d'excellent matériel d'artillerie lourde* », à une époque où, en effet, l'AL n'a pas mieux en portée (14,5 km maximum, atteints en enterrant la crosse), du fait de la longueur de son tube et de sa vitesse initiale élevée. *(suite page 52)*

En haut. **Très joliment camouflée à la peinture, cette pièce de 100 TR modèle 1897 photographiée à Toul en janvier 1916 appartient au VI^e^ groupe du 84^e^ RALT. Nous la voyons en position de route usuelle, bouche à feu reposant sur les tourillons de route de l'affût modèle 1877 (du 155 L de Bange), reconnaissable à ses gros moyeux.** *(Coll. J. Sicard)*

Ci-dessus. **Apparemment fort semblable au précédent, y compris par le style de camouflage dont il est revêtu, ce canon de 100 TR modèle 1897 est intéressant à divers titres. Il s'agit d'un matériel destiné à tirer à partir d'une plate-forme en bois, comme en témoigne la présence du frein hydraulique brêlé au-dessus des coins de retour en batterie. La présence de ces accessoires, formant contre-poids sur l'avant-train, permet à la bouche à feu d'être maintenue sur ses tourillons de tir pour la position de route.** *(Coll. F. Vauvillier)*

Ce très rare document présente une pièce de 100 mm TR à traction hippomobile. Le fourgon porte la mention « *10^e^ régt d'artie à pied, 2^e^ groupe lourd 100 TR, 27^e^ batterie* ». Créé en décembre 1914 avec des 100 TR, le II/10^e^ RAP hippomobile est engagé à Metzeral en avril 1915 avec ce matériel, avant d'être transformé en groupe à tracteurs. Notons en passant que les cingoli sont présents aussi dans l'artillerie hippomobile. *(Coll. P. Touzin)*



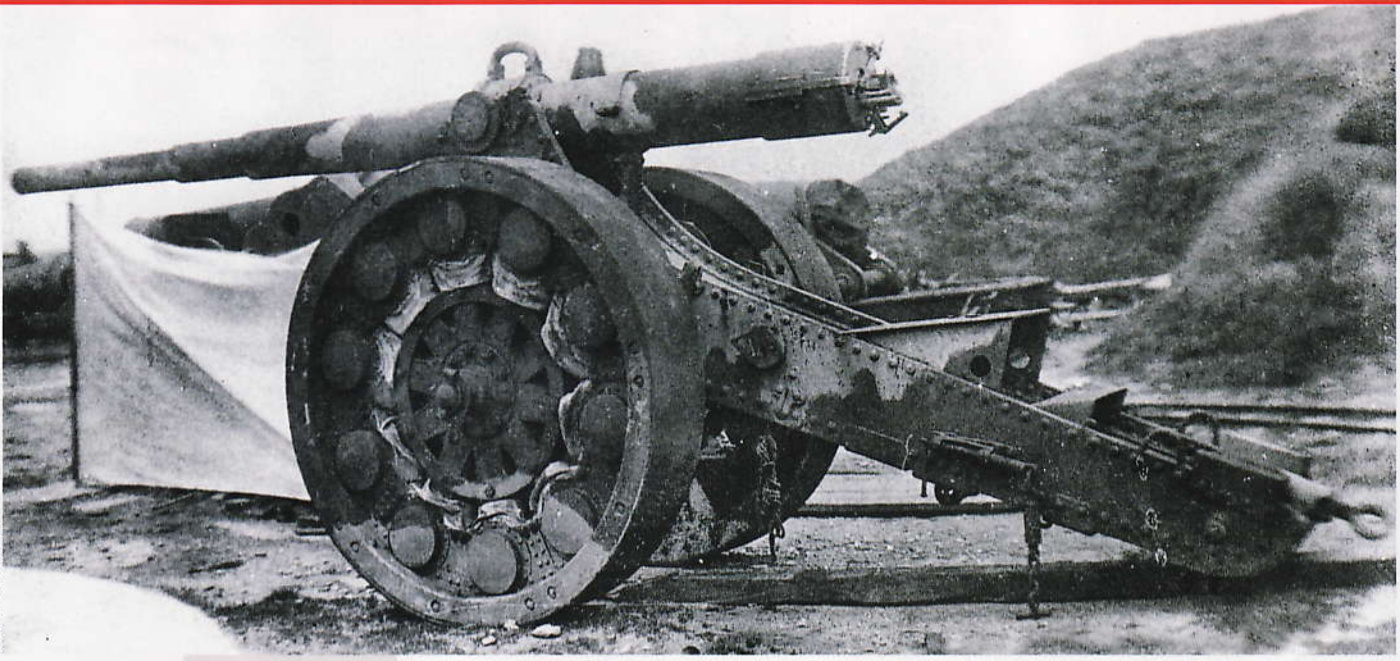
CANON DE 105 TR (100 TR DE COTE RÉALÉSÉ) MODELE 1897

La mise en service de ce matériel, dans sa version initiale au calibre 100 mm, donne à l'artillerie lourde ses premières pièces dépassant 14 km de portée. Mais l'appellation TR (tir rapide), qui correspond au canon de côte monté sur son affût fixe d'origine, perd tout sens sur le vieil affût rigide de siège et place du sytème de Bange. Quant aux roues élastiques Delamare-Maze (non installées sur la version initiale en 100 mm), elle constituent un palliatif fort médiocre à l'absence de suspension de l'affût de Bange.

Mise en couleurs
Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2008

NOTE

4. Ces canons de côte étant passés à l'armée de terre à partir de 1900, leur désignation est conservée en mm, indépendamment des changements de règle adoptés par la marine.



Coll. Pierre Touzin

Au printemps 1917, trois groupes d'ALT sont dotés du 105 TR à roues élastiques, dispositif conçu en 1915 par l'ingénieur Delamare-Maze. Sur cette roue, les rais sont reliés à la jante avec interposition de caoutchouc. Mais la roue Delamare-Maze se révèle décevante en service : lourde, résistant mal aux longs parcours, souffrant au tir, elle sera rapidement abandonnée pour les 120 L et 155 L, son dernier emploi étant pour les 105 TR.

© ECPAD / France

100 TR modèle 1897

Portée maximum : 14 500 m avec V° 760 m/s.

Munitions : cartouches à obus (un seul ensemble obus-douille, particularité unique dans l'ALT). Obus en fonte Mle 1898-1908 (14,37 kg dont 0,97 kg d'explosif), obus en acier Mle 1915 (13,37 kg dont 1,855 kg d'explosif).

Bouche à feu : 50 calibres (longueur rayée 42,4 calibres). Culasse à vis, type Marine.

Affût : de siège et place Mle 1877, à ceinture de roues.

Pointage : maxi + 27° en hauteur.

Poids en batterie : 6 000 kg.

Transport : analogue au 155 L Mle 1877 (➡ *GBM 82 page 77*).

Cadence : 1 coup/minute (la désignation TR d'origine n'étant justifiée que sur l'affût de côte).

Après la guerre, le général Wilmet, patron de l'ALT, verra les choses avec plus de tiédeur : « *Ainsi disposé, il lui restait l'unique avantage de sa grande portée* [...], *mais son projectile de 13,5 kg contenait une quantité d'explosif inférieure à 2 kg, trop faible pour l'observation des éclatements, même par avion, aux grandes distances de tir, les seules intéressantes pour ce matériel.* » (rapport du 1er janvier 1920).

D'abord mis en service dans l'artillerie lourde hippomobile, le 100 TR rejoint l'artillerie lourde à tracteurs à compter d'août 1915. Cinq groupes d'ALT, de chacun huit pièces (deux batterie de quatre) en seront équipés avant sa disparition en mai 1917 :

	Envoi aux armées	*Retrait*
Ier et 3e RAP[5] (futur VI/81e RALT)	10 août 1915	mars 1917
IXe du 2e RAL[6] (futur VI/82e RALT)	28 août 1915	mai 1917
XIe du 2e RAL (futur VI/85e RALT)	10 sept. 1915	fév. 1917
XVe du 2e RAL (futur VI/84e RALT)	22 oct. 1915	déc. 1916
VI/83e RALT	25 oct. 1915	avril 1917

Le 100 TR réalésé en 105

Au premier trimestre 1917, en attendant les matériels longs modernes en commande, une partie des canons de 100 TR est réalésée après usure[7], au calibre de 105. L'on obtient alors, avec une vitesse initiale de 740 m/s, une portée maximale de 15 800 m (obus modèle 1915). Ce réalésage permet aussi de tirer les projectiles du 105 L modèle 1913 mais les charges demeurent différentes — en douilles de laiton comme le 100 TR —, ce qui entraînera de fréquentes confusions dans les livraisons par les parcs.

Par ailleurs, l'affût des 105 TR est monté sur **roues élastiques Delamare-Maze**, dispositif par lui-même décevant et, de plus, rendant le matériel moins maniable : « *la vitesse de tir du 105 n'a plus été que les deux tiers de celle du 100 et les changements d'objectifs sont devenus plus lents ; de sorte que ce canon, dont la puissance n'était pas en rapport avec la portée, a perdu de ses propriétés de pièce de harcèlement et de tir sur objectifs fugitifs. En outre, les freins de route étaient insuffisants pour retenir la voiture* [la pièce et son avant-train, ➡ *photo dans GBM 77 page 78*] *qui chassait dans les descentes et faussait le crochet d'attelage.* » (Wilmet).

Trois groupes sont brièvement équipés du 105 TR :

	Envoi aux armées
VI/82e RALT *(anciennement 100 TR)*	mai 1917
II/88e RALT *(créé avec ce matériel)*	mars 1917
III/88e RALT *(créé avec ce matériel)*	juin 1917

Ne donnant guère satisfaction, et son tube s'usant très rapidement, le 105 TR, « *matériel peu intéressant* » est retiré du service dès novembre 1917, à une période où, enfin, l'arrivée par centaines des canons longs modernes de calibres supérieurs (145, 155 L et 155 GPF) permet de rééquiper à neuf de nombreux groupes « longs » d'ALT.

NOTES

[5] Ex-groupe hippomobile de 100 TR du 22e RAC.

[6] Ex-IIe groupe hippomobile de 100 TR du 10e RAP.

[7] Celle-ci ayant été rapide, du fait de la grande vitesse initiale du 100 TR modèle 1897.

LES PREMIERS MATÉRIELS D'AL PUISSANTS À LONGUE PORTÉE

Pour obtenir de la puissance en même temps que de la portée, l'AL doit se tourner vers un calibre supérieur. Car il y a obligation de répondre efficacement aux harcèlement allemands exécutés dès la fin septembre 1914 avec le canon de 13 cm. De notre côté, les seules bouches à feu disponibles dans un calibre approchant, suffisamment légères pour envisager un emploi *mobile à terre*, à grande vitesse initiale et à longue portée (de l'ordre de 15 km), sont les pièces moyennes de la marine, aux calibres de 14 cm et 16 cm.

Le **16 cm** (164,7 mm, ➟ *pages 49 et 56-57*) ne rejoindra jamais l'artillerie lourde à tracteurs.

Reste le **14 cm** (138,6 mm), qui apparaît tout d'abord aux armées dans sa forme d'origine sur affût de bord, soit en position fixe à terre[8], soit sur canonnières fluviales et sur péniches[9], mais dans tous les cas, servis par des canonniers marins.

Or, au milieu de 1915, la compagnie des forges et aciéries de la marine et d'Homécourt (FAMH, mieux connue sous le nom de Saint-Chamond) propose de créer rapidement une artillerie puissante sur route en utilisant des ressources analogues, tandis que l'artillerie navale étudie un « *affût roulant* » pour le 14 cm modèle 1891.

Le 14 cm modèle 1891 sur affût roulant Saint-Chamond

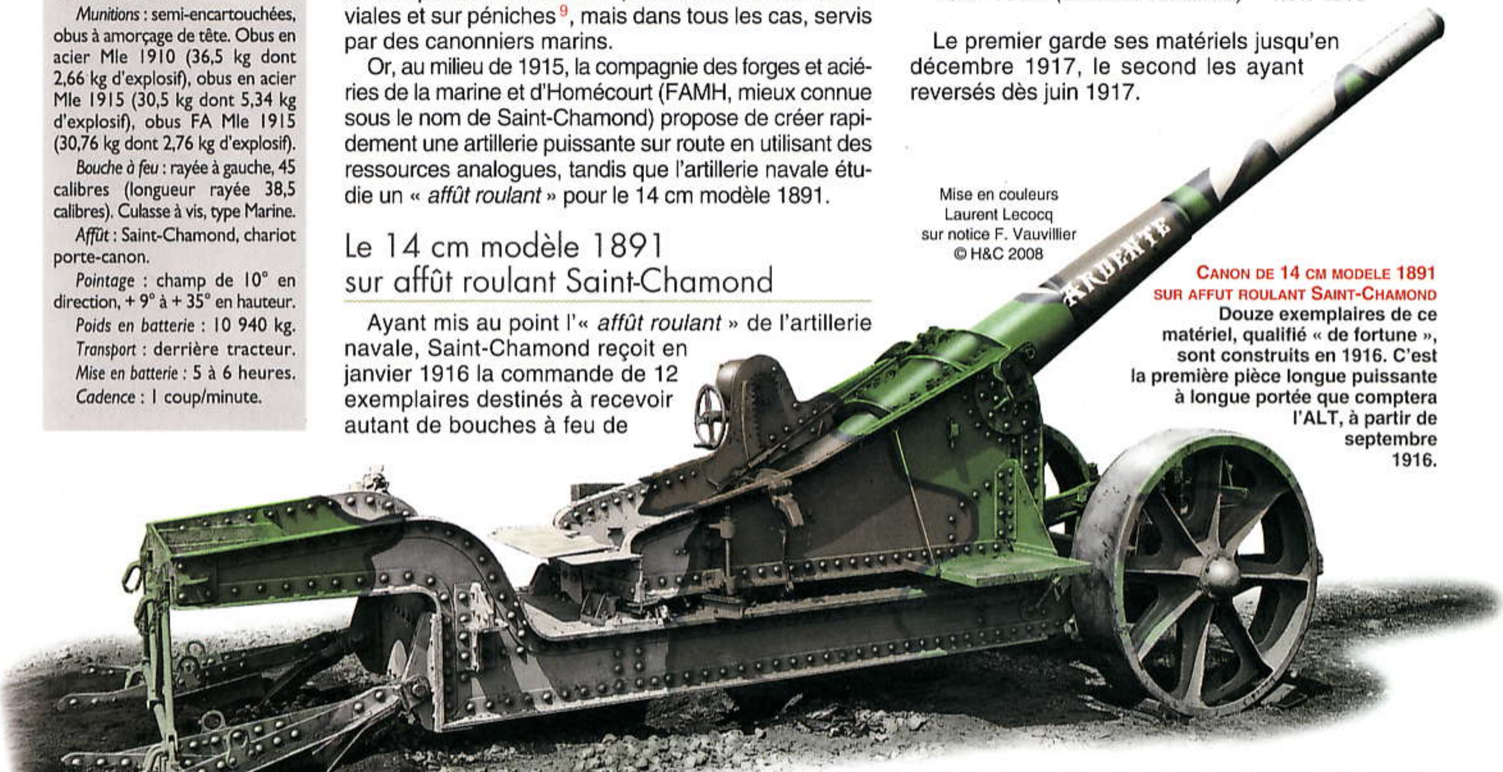
Ayant mis au point l'« *affût roulant* » de l'artillerie navale, Saint-Chamond reçoit en janvier 1916 la commande de 12 exemplaires destinés à recevoir autant de bouches à feu de 14 cm modèle 1891 provenant du désarmement des cuirassés *Càrnot* et *Charles Martel* avec leurs berceaux, leurs freins et leurs récupérateurs.

Ce premier modèle d'affût Saint-Chamond « *comprend un châssis, sur lequel un support de berceau peut se déplacer en direction ; sur ce support de berceau peut tourillonner un berceau dans lequel recule le canon. La liaison du canon au berceau se fait par l'intermédiaire de deux freins hydrauliques et deux récupérateurs à ressorts, dont les tiges sont liées au canon (recul maximum : 0,32 m). Le châssis est muni de deux bêches articulées dans le sens vertical et reliées l'une à l'autre et au châssis avec un certain jeu.* »[10]

Ainsi se présente le **14 cm modèle 1891 sur affût roulant Saint-Chamond**. Deux groupes d'ALT, limités à six pièces chacun, en seront équipés :

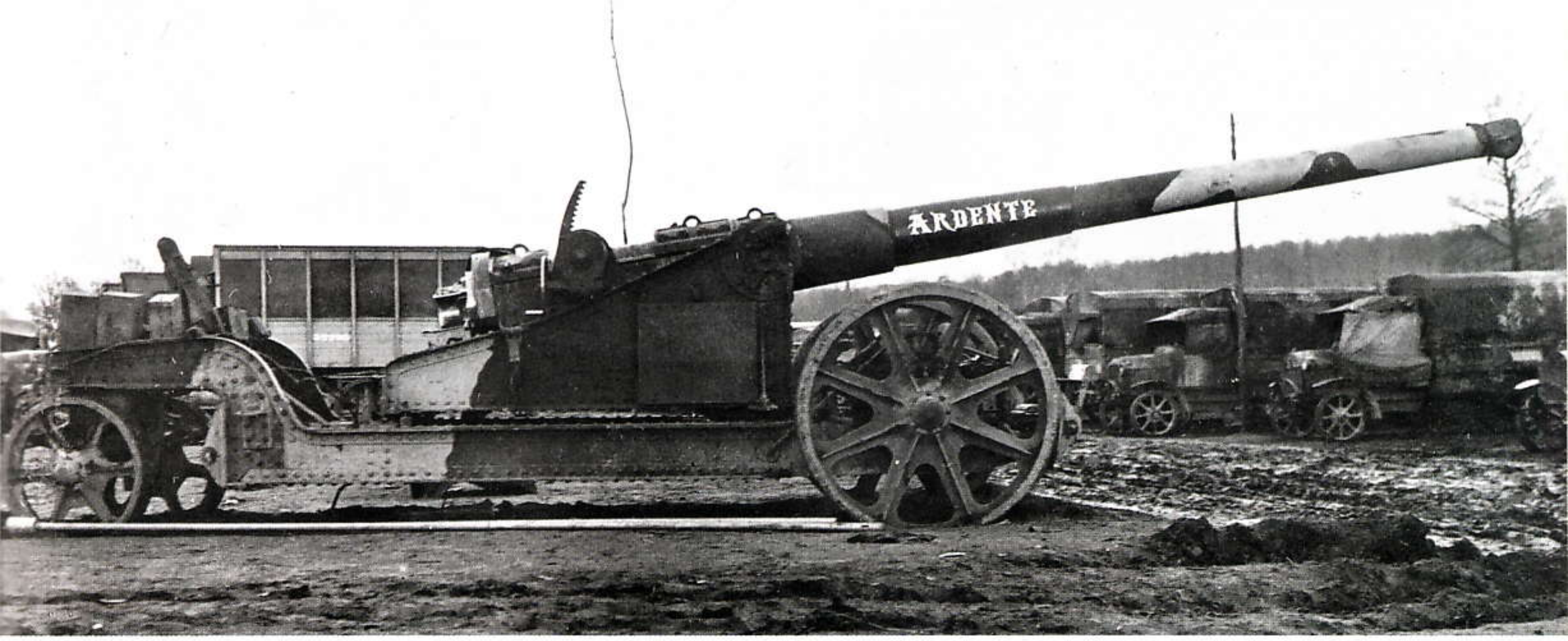
	Envoi aux armées
VI/86e RALT *(créé avec ce matériel)*	sept. 1916
VI/87e RALT *(créé avec ce matériel)*	nov. 1916

Le premier garde ses matériels jusqu'en décembre 1917, le second les ayant reversés dès juin 1917.



Mise en couleurs Laurent Lecocq sur notice F. Vauvillier © H&C 2008

CANON DE 14 CM MODELE 1891 SUR AFFUT ROULANT SAINT-CHAMOND
Douze exemplaires de ce matériel, qualifié « de fortune », sont construits en 1916. C'est la première pièce longue puissante à longue portée que comptera l'ALT, à partir de septembre 1916.



Cette très belle photographie d'*Ardente* présente un matériel complet en ordre de route avec son avant-train, l'ensemble pesant 11 220 kg. Pour le transport routier, les bêches et autres accessoires sont transportés à part, sur les CAMIONS PEUGEOT de la batterie que l'on aperçoit au second plan, dûment camouflés comme l'est la pièce. *(Coll. G. François)*

14 cm modèle 1891

Portée maximum : 15 800 m avec V° 760 m/s.

Munitions : semi-encartouchées, obus à amorçage de tête. Obus en acier Mle 1910 (36,5 kg dont 2,66 kg d'explosif), obus en acier Mle 1915 (30,5 kg dont 5,34 kg d'explosif), obus FA Mle 1915 (30,76 kg dont 2,76 kg d'explosif).

Bouche à feu : rayée à gauche, 45 calibres (longueur rayée 38,5 calibres). Culasse à vis, type Marine.

Affût : Saint-Chamond, chariot porte-canon.

Pointage : champ de 10° en direction, + 9° à + 35° en hauteur.

Poids en batterie : 10 940 kg.

Transport : derrière tracteur.

Mise en batterie : 5 à 6 heures.

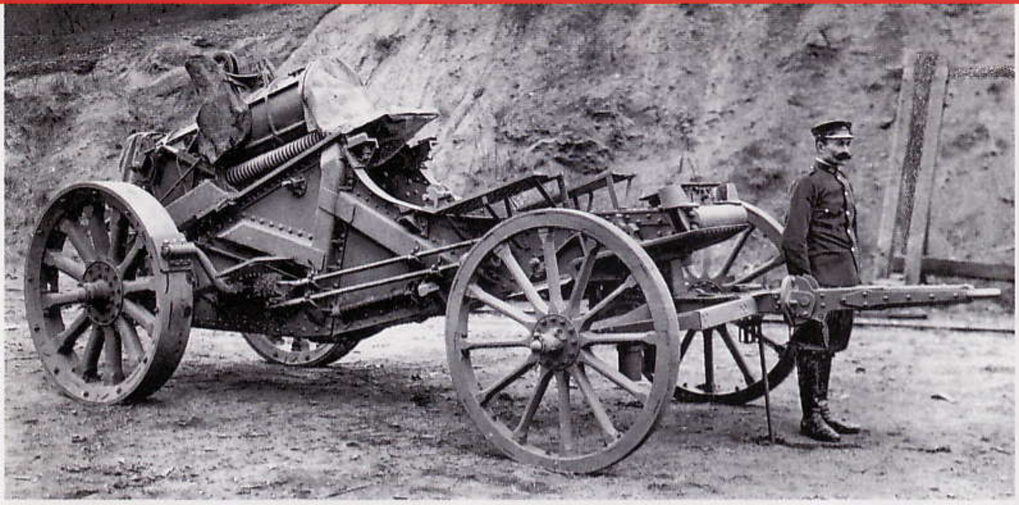
Cadence : 1 coup/minute.

NOTES

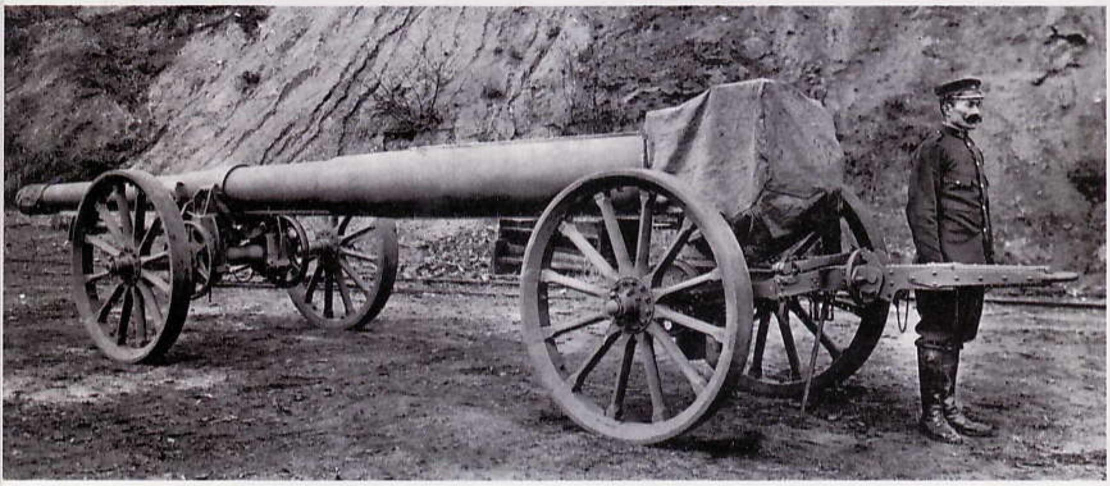
[8] Pièces du modèle 1910 prélevées comme on l'a dit sur les cuirassés de la classe *Bretagne*, à commencer par le *Provence*. Il en sera ainsi mis 18 à terre, dont 14 pour la défense de Verdun.

[9] Toutes ces configurations sont dûment détaillées dans *Les Canons de la Victoire*, Tome 2.

[10] Description tirée du fascicule *Matériels en service* de l'école militaire de l'artillerie, édition de novembre 1916.



Coll. Pierre Touzin



MARINE : LE CALIBRE EN MM OU EN CM ?

Sous réserves de données encore manquantes, voici la règle s'appliquant, dans la marine, à l'expression du calibre des pièces, ceci ayant été vérifié sur les documents de l'artillerie navale et de l'école de canonnage.

De 1864 à 1893 : le calibre des pièces de marine à chargement par la culasse s'exprime en centimètres. *Exemples* : 16 cm Mle 1881, 16 cm Mle 1893.

Du 6 décembre 1893 à 1910 (environ)[A] : le calibre est défini comme « *l'expression du calibre exact en mm à une décimale* ». *Ex.* : 164,7 mm Mle 1893.

Vers 1910[A] : retour à la désignation du calibre en cm. *Ex.* : 16 cm Mle 1893.

Après la guerre (peut-être seulement en 1924[B]) : « *calibre exprimant le nombre rond en millimètres, par défaut, compris dans le diamètre entre cloisons* ». *Ex.* : 164 mm Mle 1893.

Mais, jusqu'à 90 mm inclus, le calibre n'est jamais exprimé en cm, à quelque période que ce soit.

Et la France serait la patrie de Descartes ?

Général Guy François

[A] En tout cas sous le ministère Boué de Lapeyrère (1909-1911).

[B] La date de 1924 est estimée d'après le changement des immatriculations portées à froid sur les tubes de marine.

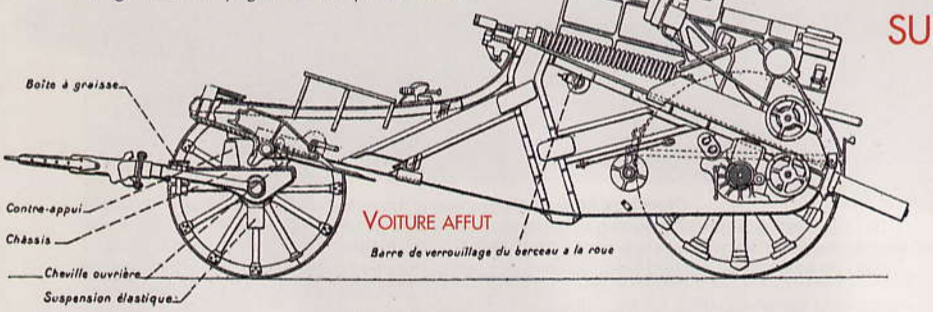
CANON DE 14 CM MLE 1910 SUR AFFUT ROULANT SCHNEIDER

Le transport de ce matériel, naturellement réservé à l'artillerie lourde à tracteurs vu son poids, s'effectue en principe en deux voitures :

— la *voiture affût*, pesant 6 295 kg avec son avant-train.
— la *voiture canon*, pesant 7 970 kg en ordre de route, avec son avant-train.

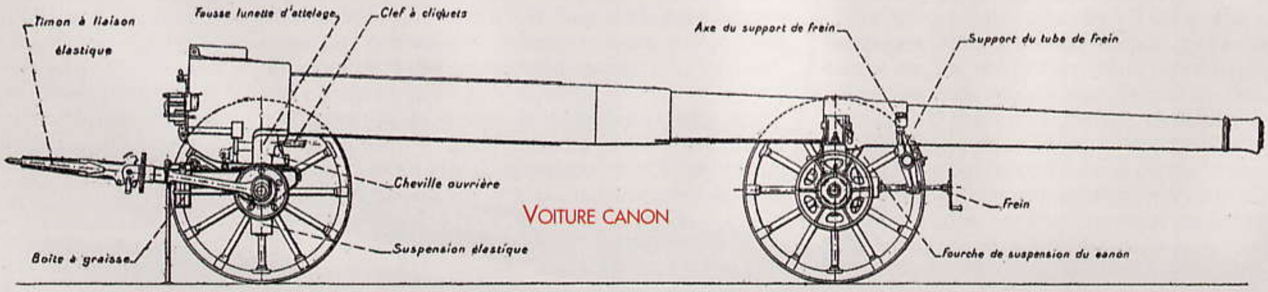
Mais l'introduction du tube dans le manchon de son affût est une opération délicate, « *d'où la pratique, devenue courante pour les faibles déplacements, de transporter ce matériel en une seule voiture* » *(dessin de bas de page)*. **En ce cas, l'ensemble pèse 12 425 kg.**

NB : dans le catalogue du constructeur, l'affût est désigné « *de campagne* » et non pas « *roulant* ».



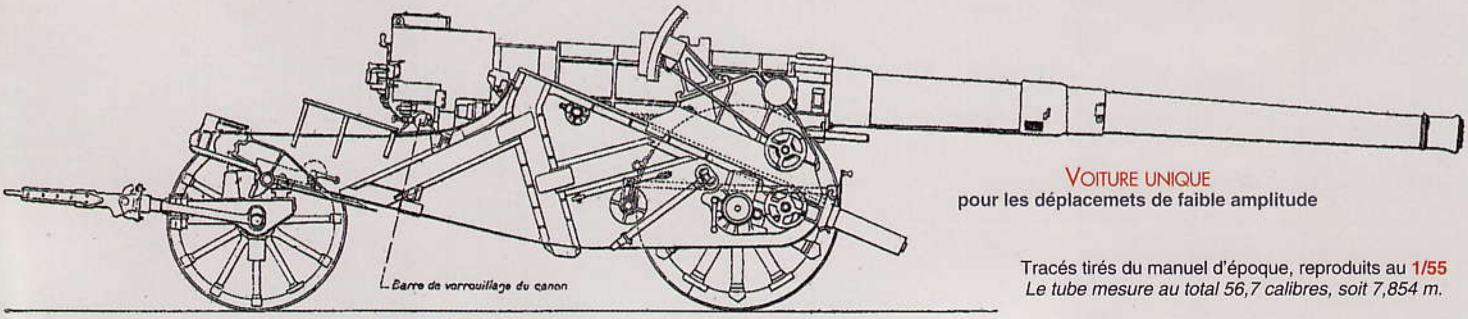
VOITURE AFFUT

Boite à graisse
Contre-appui
Châssis
Cheville ouvrière
Suspension élastique
Barre de verrouillage du berceau a la roue



VOITURE CANON

Timon à liaison élastique
Fausse lunette d'attelage
Clef à cliquets
Axe du support de frein
Support du tube de frein
Cheville ouvrière
Frein
Boite à graisse
Suspension élastique
Fourche de suspension du canon



VOITURE UNIQUE
pour les déplacemets de faible amplitude

Barre de verrouillage du canon

Tracés tirés du manuel d'époque, reproduits au **1/55**
Le tube mesure au total 56,7 calibres, soit 7,854 m.

Le 14 cm modèle 1910 sur affût roulant Schneider

Le ministère de la Marine met aussi à la disposition de la Guerre 15 tubes non usés de 14 cm modèle 1910 qui sont remis aux usines Schneider en vue de leur installation sur un affût roulant d'un modèle bien différent de celui conçu par l'artillerie navale et mis au point par le grand concurrent Saint-Chamond.

L'affût du Creusot fonctionne « *à deux reculs combinés. Un affût principal porte un petit affût qui lui est relié par un frein hydraulique. L'inclinaison de la face supérieure de l'affût principal permet la rentrée en batterie. Sur le petit affût peut tourillonner un berceau, dans lequel recule le canon. La liaison du berceau au canon se fait par l'intermédiaire d'un frein hydraulique et de deux récupérateurs à ressorts, dont les tiges sont liées au canon.* »[10]

Deux groupes Schneider non identiques (sept pièces et huit pièces respectivement) sont formés :

	Envoi aux armées
IV/88ᵉ RALT *(créé avec ce matériel)*	juil. 1917
V/87ᵉ RALT *(créé avec ce matériel)*	juin 1917

Le premier conserve ses matériels jusqu'en décembre 1917, le second les a reversés dès octobre.

Initialement, il était prévu que, après usure, la durée de ces tubes soit prolongée par un réalésage à 145 mm mais cette modification ne sera pas effectuée.

14 cm modèle 1910

Portée maximum : 17 400 m avec V° 825 m/s.

Munitions : comme celles du Mle 1891 (➡ *page 53)*.

Bouche à feu : rayée à gauche, 55 calibres (longueur rayée 47,5 cal.). Culasse à vis, type Marine.

Affût : Schneider, à affût principal et petit affût, berceau porte-tourillon à frein hydraulique.

Pointage : champ de 7° en direction, 0° à + 30° en hauteur.

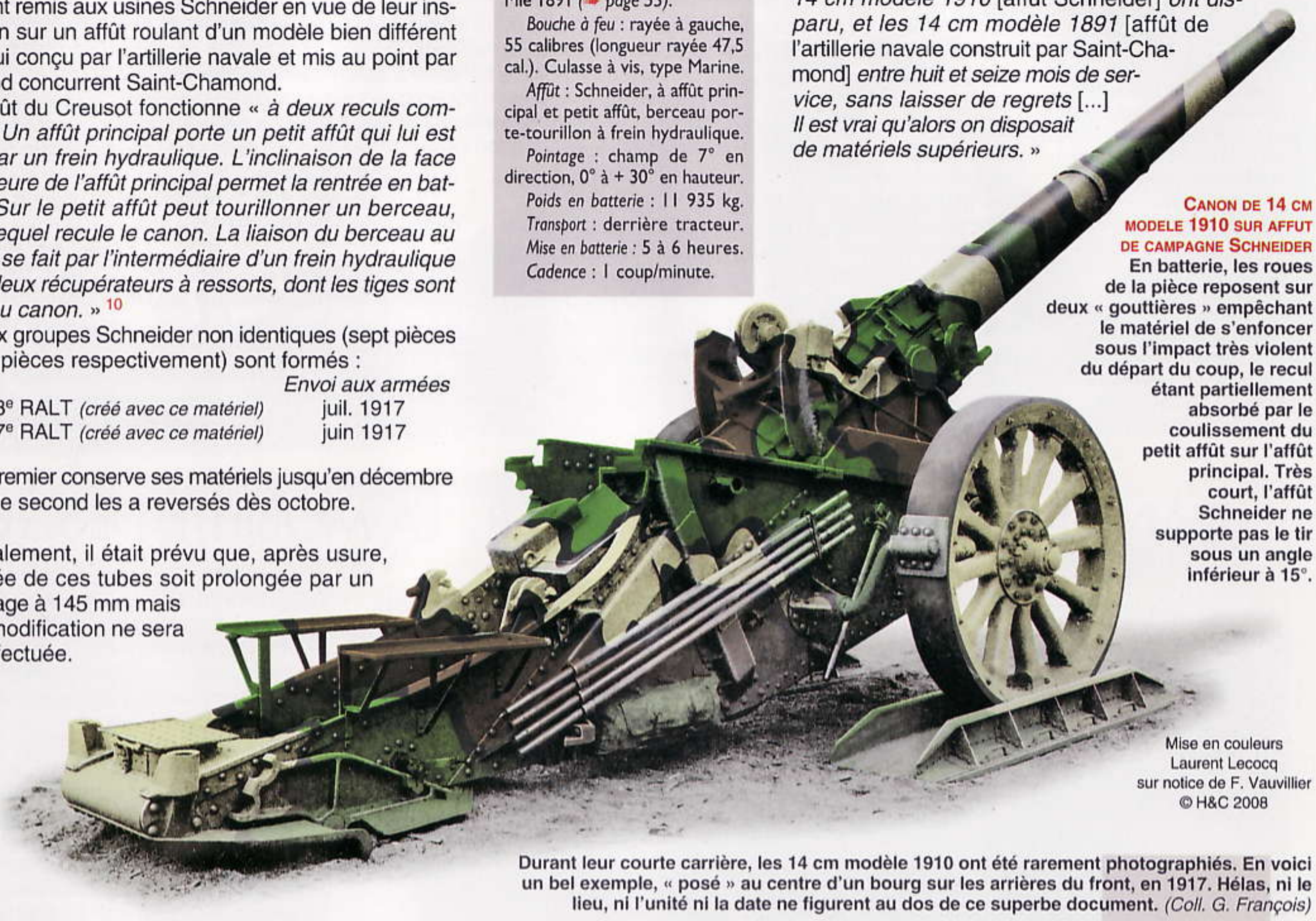
Poids en batterie : 11 935 kg.

Transport : derrière tracteur.

Mise en batterie : 5 à 6 heures.

Cadence : 1 coup/minute.

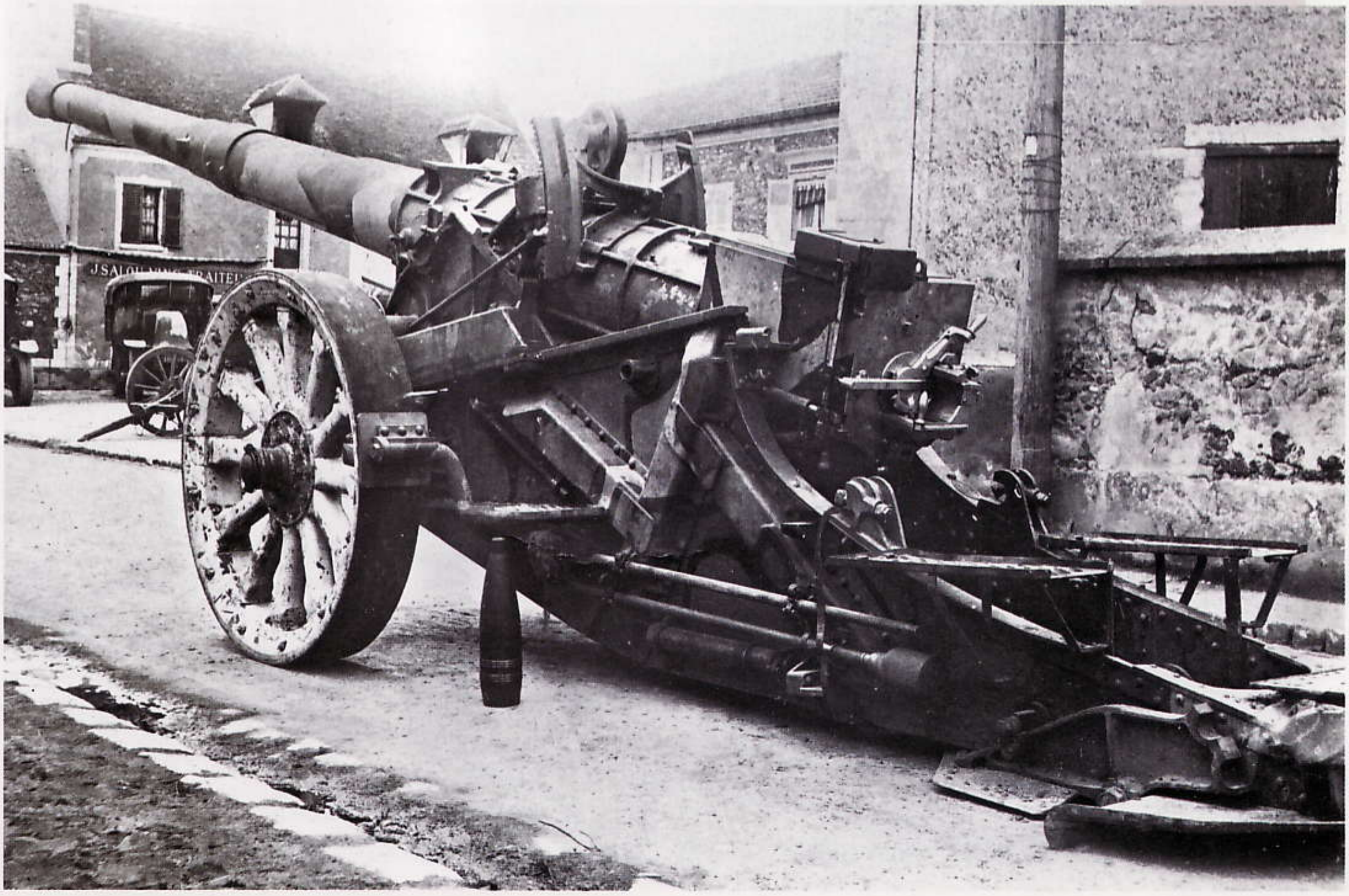
Logeant à la même enseigne les deux modèles de 14 cm de l'artillerie lourde à tracteurs, le général Wilmet les condamnera d'une même sentence : « *Ces deux matériels de fortune n'ont fait qu'une courte carrière dans l'ALT ; après six mois de campagne, les 14 cm modèle 1910* [affût Schneider] *ont disparu, et les 14 cm modèle 1891* [affût de l'artillerie navale construit par Saint-Chamond] *entre huit et seize mois de service, sans laisser de regrets* [...] *Il est vrai qu'alors on disposait de matériels supérieurs.* »



CANON DE 14 CM MODELE 1910 SUR AFFUT DE CAMPAGNE SCHNEIDER
En batterie, les roues de la pièce reposent sur deux « gouttières » empêchant le matériel de s'enfoncer sous l'impact très violent du départ du coup, le recul étant partiellement absorbé par le coulissement du petit affût sur l'affût principal. Très court, l'affût Schneider ne supporte pas le tir sous un angle inférieur à 15°.

Mise en couleurs
Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008

Durant leur courte carrière, les 14 cm modèle 1910 ont été rarement photographiés. En voici un bel exemple, « posé » au centre d'un bourg sur les arrières du front, en 1917. Hélas, ni le lieu, ni l'unité ni la date ne figurent au dos de ce superbe document. *(Coll. G. François)*



145 mm Mle 1910

Portée maximum : 17 600 m avec V° 800 m/s.

Munitions : semi-encartouchées. Obus FA Mle 1916 (36 kg dont 3,5 kg d'explosif), obus en acier Mle 1916 (33,7 kg dont 5,9 kg d'explosif).

Bouche à feu : 55 calibres (longueur d'âme 52,6 calibres). Culasse à vis, type Marine.

Affût : chariot porte-canon Saint-Chamond (➡ description dans le texte).

Pointage : en direction, 6°. En hauteur, 0° à + 35°.

Poids en batterie : 12 000 kg.

Transport : derrière tracteur, en une seule voiture avec avant-train à roues caoutchoutées (poids total 13 000 kg).

Mise en batterie : 4 heures.

Cadence : 2 coups/minute.

Le 145 mm modèle 1910 sur affût Saint-Chamond

L'affût dont il est à présent question est l'exact contemporain de celui du 14 cm modèle 1891, se rattachant à l'origine même de la proposition de Saint-Chamond de créer une artillerie puissante sur route (milieu de 1915). Car si l'artillerie navale conçoit le principe du médiocre « *affût roulant* » destiné au tube modèle 1891 (➡ *page 53*), Saint-Chamond est le concepteur d'un véritable « *affût de campagne* » bien mieux inspiré. Et il construira les deux simultanément, en vertu d'une commande de janvier 1916 portant sur 12 pièces de chaque.

Le tube pour lequel l'affût de campagne Saint-Chamond a été conçu est le **145 modèle 1910**, matériel futur envisagé en 1915 par réalésage à terme de tubes de 14 cm modèle 1910 installés sous Verdun sur leurs affûts de bord [11]. À la différence de l'affût roulant conçu par l'artillerie navale, l'affût de campagne utilise le tube seul des pièces.

Cet affût « *comporte un châssis monté sur roues à double bandage caoutchouté ; pour le tir, des béquilles maintiennent les roues soulevées et le châssis possède une bêche de crosse. Sur le châssis est un support de berceau qui peut, pour le pointage en direction, tourner autour d'un pivot arrière porté par le châssis, la partie avant du porte-berceau roulant, par l'intermédiaire de galets élastiques, sur un chemin de roulement fixé au châssis. Le support de berceau porte le berceau par des tourillons : il comprend un frein hydraulique à contre-tige centrale (recul 1,10 m) et un récupérateur à air comprimé avec joints hydrauliques. Le canon recule dans le berceau, auquel il est lié par les tiges des pistons du frein et du récupérateur, fixées à une bague d'attache.* » [10]

Deux groupes d'ALT, de six pièces chacun, seront équipés du 145 Mle 1910 :

	Envoi aux armées
II/86ᵉ RALT *(créé avec ce matériel)*	sept. 1916
VI/84ᵉ RALT *(anciennement 100 TR)*	déc. 1916

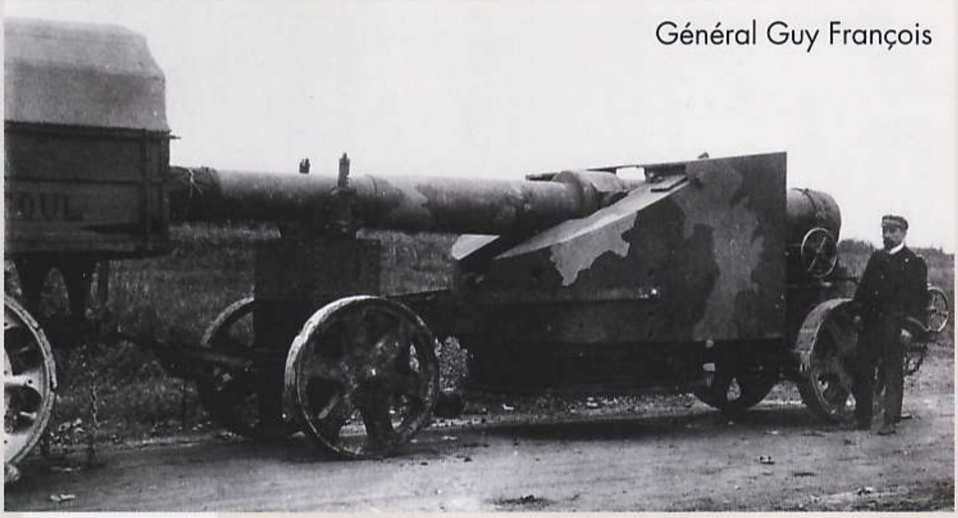
Il resteront en service jusqu'en septembre 1917.

Une solution d'attente honorable

Les 39 matériels ainsi obtenus, de trois types n'ayant

CANONNIERS MARINS ET ALGP : LA MOBILITÉ DES 16 CM D

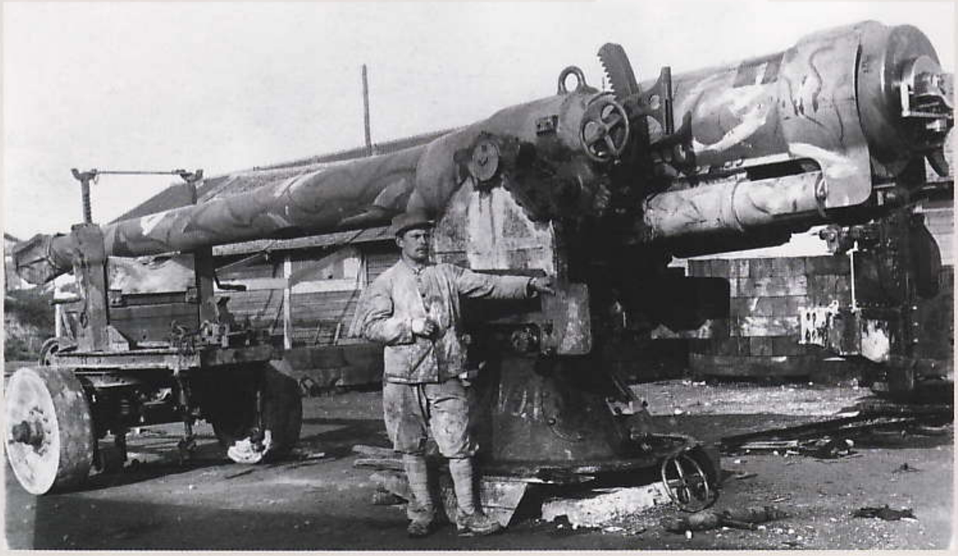
Général Guy François



Voici le prototype du chariot des batteries mobiles, construit avec les roues et les essieux d'une voiture porte-plate-forme de mortier de 30,5 cm autrichien capturée. Sur cette photo de novembre 1915, le canon de 16 cm Mle 1893 sur affût à châssis est encore muni de son masque blindé. *(SHM)*

En août 1914, l'armée française découvre la puissance méconnue de l'artillerie à pied allemande dont les mortiers lourds écrasent les forteresses belges et françaises, et dont les canons à longue portée harcèlent les objectifs stratégiques tout en se tenant à l'abri d'une contre-batterie impuissante à les atteindre.

En septembre 1914, le ministère de la Marine envoie d'urgence des canons de bord des calibres 14 et 16 cm dans les places fortes de Paris, Toul et Verdun, particulièrement menacées. Le canon de 16 cm (164,7 mm) sur affût de bord est très vite apprécié par son aptitude à répondre aux tirs des pièces lourdes ennemies et à prendre sous son feu les points forts de l'arrière-front, notamment les gares et carrefours, vitaux pour la logistique allemande. Malheureusement, les lourds affûts de bord nécessitent des plate-formes en béton et ces emplacements fixes sont rapidement pris à partie par l'ennemi, dès que leur action devient gênante pour celui-ci. La construction de casemates en béton toujours plus imposantes ne permet pas une protection satisfaisante des pièces au regard des investissements consentis, et la meilleure sécurité consiste à les soustraire au tir ennemi par un changement rapide de position, ce qui implique la mobilité des matériels.



Ce canon de 16 cm Canet va être chargé sur un chariot de transport dont on distingue la partie avant, composée d'un plateau reposant sur un essieu pivotant et de deux crics reliés par une traverse. *(Coll. Guy François).*

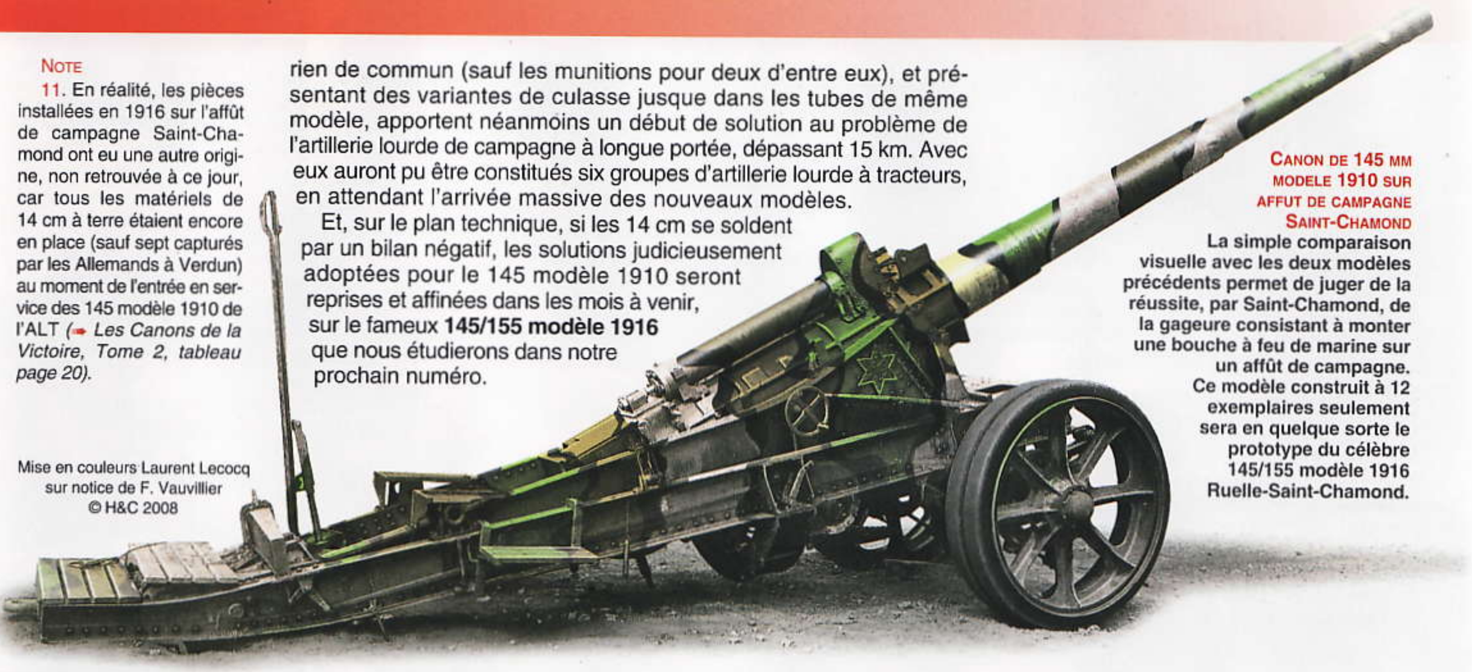
Tenter de s'affranchir des manœuvres de force

Jusqu'en 1915, les canons de 16 cm sont mis en batterie après de nombreuses manœuvres de force nécessitant l'utilisation de chariots à canon pour le transport sur route des éléments du matériel (tube, affût, masque blindé) puis celle de la voie de 0,60 m pour les amener avec les matériaux de leur plate-forme sur la position de tir. Pour diminuer la longueur de ces opérations et pour faciliter le transport, le mécanicien principal Holliet, du corps des canonniers marins, improvise un chariot de route en deux parties, réunies par le tube du canon faisant office de barre d'écartement. La partie avant du chariot est un plateau en tôlerie, reposant sur un essieu pivotant et supportant deux crics reliés par une traverse ; la partie arrière est similaire mais comporte un essieu fixe. Ce chariot prototype est construit à Toul à l'atelier des rien de commun (sauf les munitions pour deux d'entre eux), et présentant des variantes de culasse jusque dans les tubes de même modèle, apportent néanmoins un début de solution au problème de l'artillerie lourde de campagne à longue portée, dépassant 15 km. Avec eux auront pu être constitués six groupes d'artillerie lourde à tracteurs, en attendant l'arrivée massive des nouveaux modèles.

Et, sur le plan technique, si les 14 cm se soldent par un bilan négatif, les solutions judicieusement adoptées pour le 145 modèle 1910 seront reprises et affinées dans les mois à venir, sur le fameux **145/155 modèle 1916** que nous étudierons dans notre prochain numéro.

NOTE

11. En réalité, les pièces installées en 1916 sur l'affût de campagne Saint-Chamond ont eu une autre origine, non retrouvée à ce jour, car tous les matériels de 14 cm à terre étaient encore en place (sauf sept capturés par les Allemands à Verdun) au moment de l'entrée en service des 145 modèle 1910 de l'ALT (➡ *Les Canons de la Victoire, Tome 2, tableau page 20*).



Mise en couleurs Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2008

CANON DE 145 MM MODELE 1910 SUR AFFUT DE CAMPAGNE SAINT-CHAMOND
La simple comparaison visuelle avec les deux modèles précédents permet de juger de la réussite, par Saint-Chamond, de la gageure consistant à monter une bouche à feu de marine sur un affût de campagne. Ce modèle construit à 12 exemplaires seulement sera en quelque sorte le prototype du célèbre 145/155 modèle 1916 Ruelle-Saint-Chamond.

E MARINE

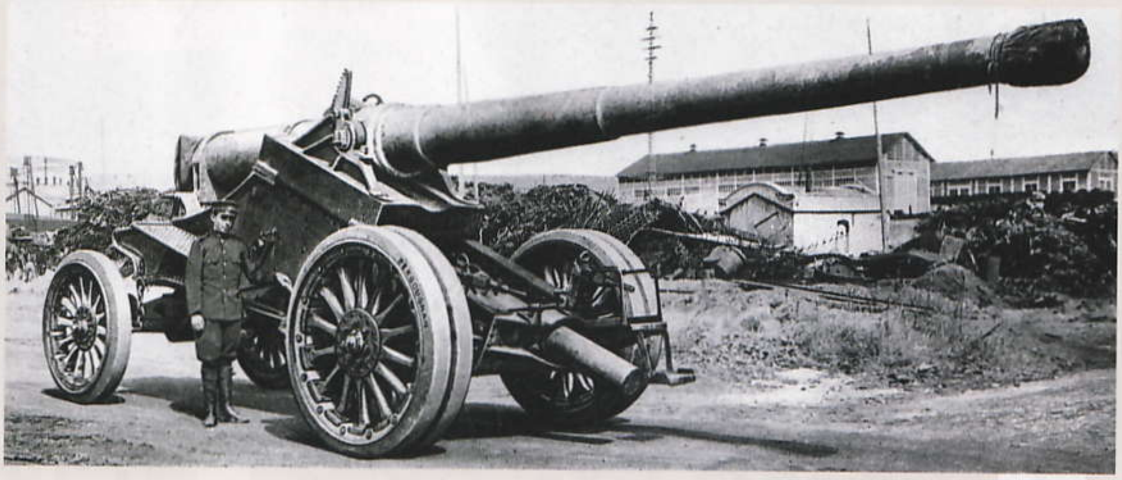
16 cm modèle 1893 sur affût Schneider

Portée maximum : 17 400 m avec V° 776 m/s (obus FA Mle 1915).

Pointage : en hauteur, 0 à + 40°. En direction, 15°.

Poids total : 16 300 kg *(en batterie)*, 14 915 kg *(voiture-pièce sans la plate-forme)*.

Autres caractéristiques : se reporter au 164,7 mm d'ALVF.



Affût de route Schneider pour canon de 16 cm modèle 1893. Les quatre premiers exemplaires de ce matériel hybride ne seront achevés qu'en mai 1918. *(Coll. Guy François).*

canonniers marins, les roues et les essieux étant prélevés sur une remorque autrichienne porte-plate-forme de mortier de 30,5 cm Skoda capturée en septembre 1914 devant le fort de Troyon.

Les essais de traction d'un matériel complet de 16 cm ont lieu en novembre 1915 et seront repris à Toul à la demande de l'amiral Amet en avril 1916. Leur réussite conduit à la généralisation de la construction de chariots similaires pour assurer la mobilité de toutes les pièces de 16 cm. Mais la faiblesse des moyens accordés provoque l'adoption de solutions de fortune : ainsi, les six premiers chariots de série sont construits en prélevant des essieux sur des camions réformés du parc d'artillerie de Vincennes.

Ensuite, toutes les batteries de 16 cm deviendront « *mobiles* », terme un peu excessif car le transport des pièces sur affût est certes devenu possible sur route en un seul élément remorqué par un tracteur Latil, mais la mise en batterie est toujours effectuée par l'utilisation de la voie de 0,60 m. Chaque batterie reçoit en outre une voiture transportant la plate-forme métallique et un chariot portant les boggies et les éléments de voie étroite nécessaires à la mise en batterie [1]. Dès 1916, pour diminuer le poids à remorquer, le masque blindé est supprimé. Le premier emploi des 16 cm mobiles a lieu lors de la bataille de la Somme en juillet 1916.

Jusqu'à la fin de la guerre, 18 batteries mobiles de 16 cm Marine des modèles 1887, 1891 [2], 1893 et Canet sont mises sur pied en France dans le cadre de la 3e division de la RGA (regroupant toutes les unités de canonniers marins) tandis que d'autres pièces sont envoyées en Orient.

L'affût de route Schneider (1917-1918)

En 1916, lors de la mise au point du programme de construction de « *matériels de circonstance* » d'ALGP, finalement approuvé le 22 août, la société Schneider effectue l'étude d'un affût — qu'elle désigne « *de campagne* » — pour pièce de 16 cm Mle 1893 Marine. Sa conception générale est assez semblable à celle de l'affût réalisé pour le canon de 14 cm Mle 1910 (➡ *pages 54-55*) mais l'absence de berceau des matériels anciens de 16 cm Mle 1893 nécessite l'installation d'un frein hydraulique sur le châssis de l'affût, ce qui implique de surcroît l'utilisation d'une solide plate-forme. il s'agit donc d'un matériel hybride (« *affût de route* »), néanmoins commandé à 12 exemplaires. Achevés seulement en mai 1918, les quatre premiers matériels arment dans les mois suivants la 24e batterie du 71e RALGP dont aucune mention d'emploi sur le front n'a été retrouvée à ce jour. Quatre autres exemplaires sont achevés en novembre 1918. Le reliquat de la commande sera probablement annulé car on ne trouve trace que de huit affûts de route de 16 cm lorsque la décision de condamnation de ces matériels est prononcée en 1923. Les affûts sont alors démolis et leurs tubes récupérés pour servir de rechanges aux matériels d'ALVF existant dans ce calibre.

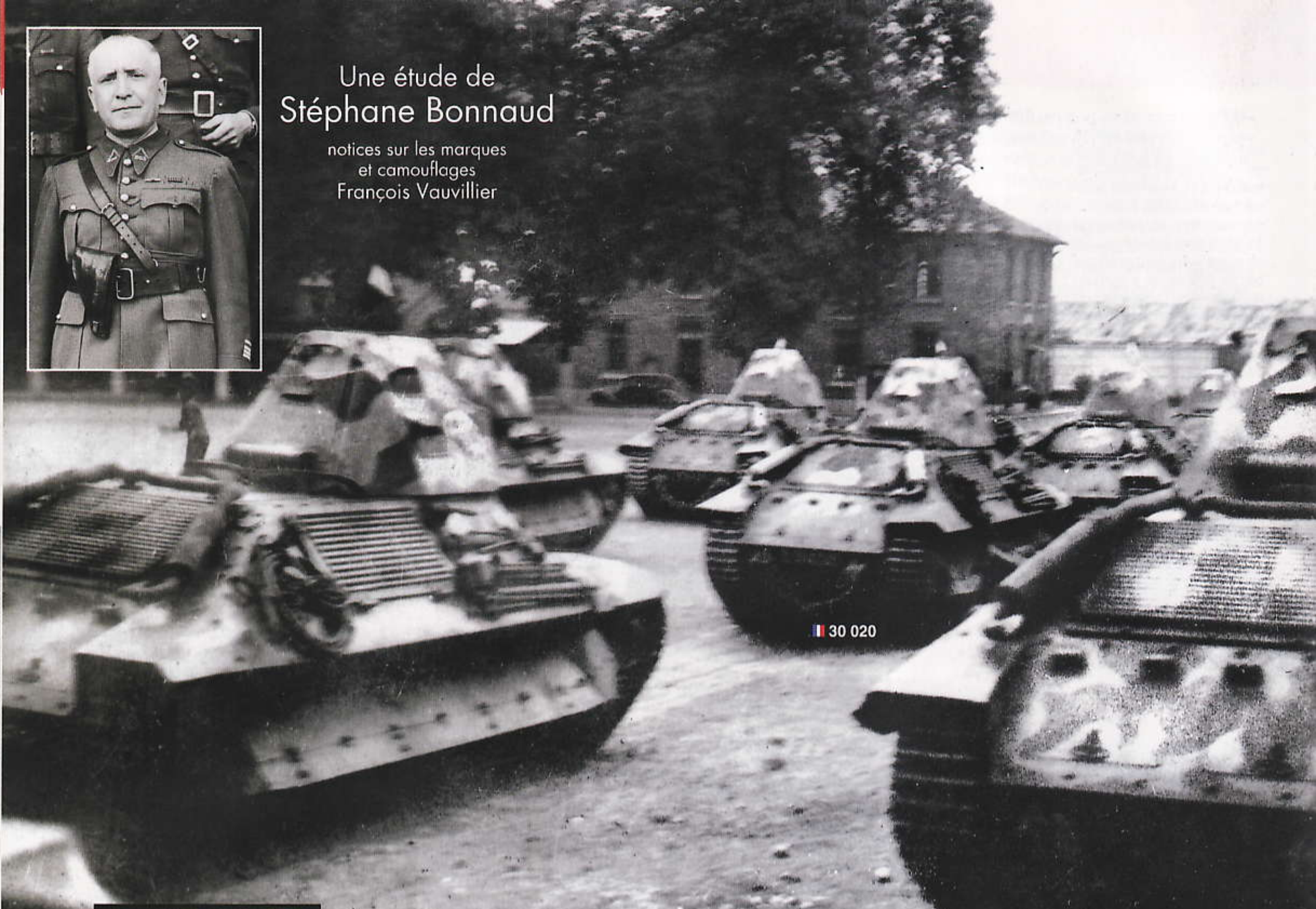
Les difficultés de la mobilité des canons de 16 cm n'ont jamais pu être vraiment résolues pendant la guerre. Après 1918, la marine conserve ces bouches à feu pour la défense des côtes en qualité de matériels « *semi-mobiles* » mais étudie de nouveaux canons de côte pour constituer une véritable « *artillerie mobile de côte* ». Ces études conduiront à l'adoption par la marine et par l'artillerie coloniale du remarquable canon de 155 L Mle 1932 Schneider, matériel à la mobilité excellente et dont la portée atteint 26 000 m, fruit de l'expérience durement acquise en 1914-1918 par les canonniers marins. ■

INCONTOURNABLE
Panorama complet des canons en service dans l'ALGP (ALVF comprise) et chez les canonniers marins, le Tome 2 des *Canons de la Victoire 1914-1918*, signé du général Guy François, vient de paraître chez H&C (➡ *page 84*). Une documentation fabuleuse pour tous les passionnés de matériels français.

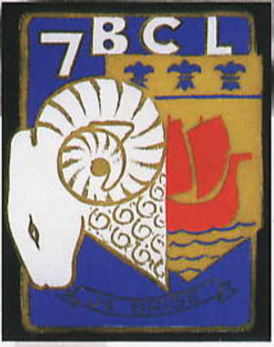
LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
4
LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
TOME 2
L'ARTILLERIE LOURDE À GRANDE PUISSANCE
Général Guy FRANÇOIS

---

1. Quatre tracteurs sont donc nécessaires pour déplacer une batterie complète de canonniers marins à deux pièces de 16 cm. Malheureusement chaque batterie n'en recevra que deux.



Une étude de
Stéphane Bonnaud
notices sur les marques
et camouflages
François Vauvillier



LE 7e BCC SE SACRI

Cette photographie prise à Satory à la mi-août 1939 représente, selon sa légende d'origine, la 2e compagnie du I/503e RCC, futur 7e BCC. Cependant l'appareil visible au centre est le 30 020 que l'on retrouvera à la 3e compagnie du 7e BCC en mai 1940.

En médaillons :
Le chef de bataillon Dominique Giordani, commandant le 7e BCC, et la maquette de l'insigne du corps, qui se dit « BCL » (bataillon de chars légers). Au verso de ce dessin figure une dédicace avec la signature de Jean Keller, du 7e bataillon, et la date du 28 avril 1940.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Le 14 mai, trois Panzerdivisionen s'engouffrent dans la percée de Sedan, sur les talons de ce reflux en grand désordre sur l'aile gauche de la 2e armée, que l'Histoire a retenu sous le nom de « panique de Bulson ».

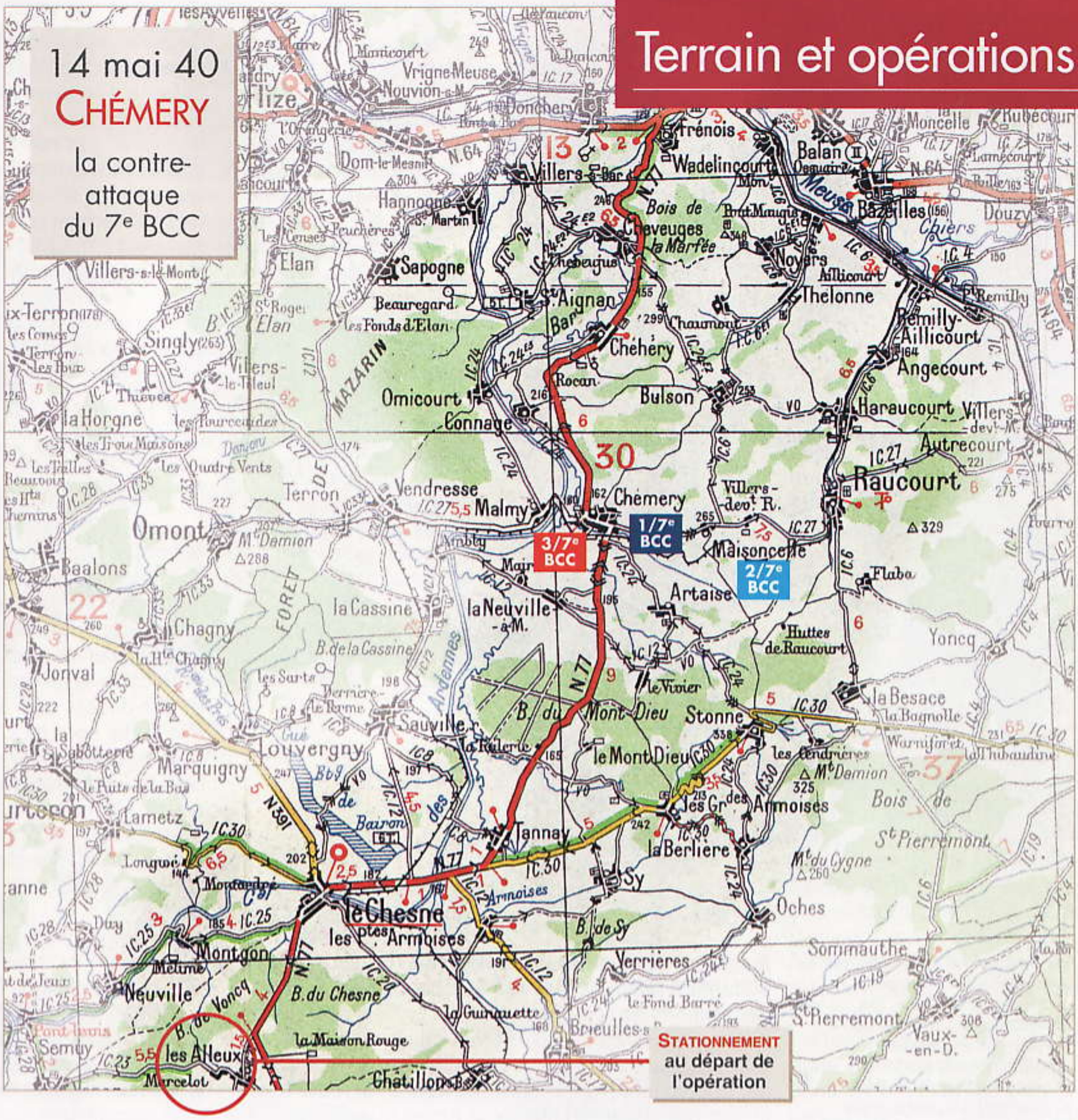
Le 7e BCC, qui stationne alors aux Alleux, à 32 km au sud-ouest de Sedan, compte 44 chars disponibles sur sa dotation de 45 appareils. [1]

Dès 20 h 30 la veille, la 1re compagnie se met en marche en direction de Sedan, suivie respectivement à 15 minutes d'intervalle par les 2e et 3e compagnies. L'itinéraire suivi emprunte la route nationale 77 (aujourd'hui la D 977) par Le Chesne, Tannay et Chémery. Cette progression dans la nuit, qui aurait dû demander trois heures au maximum, se prolonge jusqu'au lendemain matin entre 4 h 30 (1re et 2e compagnies) et 6 h 10 (3e compagnie), car elle s'effectue dans des conditions particulièrement pénibles. Des Alleux au Chesne, rien à signaler. En revanche, à partir du Chesne jusqu'à Tannay, la route est encombrée par de très nombreux véhicules automobiles civils et militaires appartenant surtout à des artilleurs et à des fantassins venant du nord [2], que la nouvelle du franchissement de la Meuse par les Allemands et leurs Panzer, a jeté pêle-mêle sur les chemins. Toute cette cohue se replie sur Vouziers en encombrant la route d'un triple et même quadruple courant. Les chars qui, eux, remontent vers le nord ont beaucoup de peine à passer, « *seuls les cris des fuyards traitant nos équipages de "sacrifiés" permettent de supposer que la lutte doit être dure à Sedan* » (Giordani)

Au-delà de Tannay, la situation empire. Le chef de bataillon qui, accompagné de son officier de renseignements le lieutenant André Delorme (active), précède la colonne de chars, s'arrête à environ 200 m de la sortie nord de Tannay pour voir passer ses compagnies. Ne les voyant pas arriver, il essaie de retourner en arrière pour se rendre compte des conditions dans lesquelles s'effectue la marche : les colonnes suivent avec peine. Aux environs de 23 heures, Giordani est rejoint par le capitaine Jacques Valude (réserve) qui lui transmet, émanant du GBC 503, l'ordre suivant : « *Le 7e bataillon s'arrêtera sur la ligne Chémery - Maisoncelle, liaison à prendre avec le général Lafontaine, dont le PC est à Chémery* ».

La route est encombrée par de très nombreux véhicules automobiles civils et militaires

Dès lors, le commandant Giordani se dirige sur Chémery. Il doit se frayer la route lui-même, les éléments d'artillerie et d'infanterie l'ayant de nouveau encombrée de toutes parts avec leurs voitures et leurs chevaux.


14 mai 40
CHÉMERY
la contre-attaque du 7e BCC

STATIONNEMENT au départ de l'opération

Sedan
Frénois
Wadelincourt
Balan
Bazeilles
Meuse
Villers-s-Bar
Cheveuges
Bois de la Marfée
Noyers
Thelonne
Remilly-Aillicourt
Angecourt
Aignan
Chéhery
Bulson
Haraucourt
Omicourt
Connage
Chémery
Raucourt
Vendresse
Malmy
Maisoncelle
3/7e BCC
1/7e BCC
2/7e BCC
Artaise
La Neuville-à-M.
Huttes de Raucourt
Yoncq
Le Vivier
B. du Mont-Dieu
Stonne
La Besace
Le Mont Dieu
Les Grandes Armoises
La Berlière
Tannay
Sy
Le Chesne
Les Petites Armoises
Montgon
Neuville
Les Alleux
Marcelot
Châtillon
Verrières
Oches
Sommauthe
St Pierremont
Omont
Chagny
Louvergny
Marquigny
Sauville
Sapogne
Elan
Singly
Villers-le-Tilleul
Dom-le-Mesnil
Vrigne-Meuse
Nouvion-s-M.
Donchery
Bois de St Pierremont
N.64
N.77
Ardennes
Forêt de Mazarin
Forêt de Terron
30
13
22
37

Fond de la carte Michelin d'époque au 1/200 000. DR

FIE SOUS SEDAN

I- LE DESTIN DE LA 3e COMPAGNIE

« Rejeter l'ennemi dans la Meuse... »

Après 3 h 30 de marche, assisté du lieutenant Delorme, il arrive enfin au PC du général Lafontaine qui le met au courant de la situation et lui apprend que tous les éléments de la 55e DI qui tenaient le secteur sur la Meuse ont lâché pied.

« *L'ennemi, après avoir franchi la Meuse, s'est emparé hier soir des hauteurs sud de Sedan. À la tombée de la nuit, il a atteint la ligne Bulson - Chémery* [Chéhéry en réalité]. *La 55e division ne dispose plus que d'un régiment d'infanterie* [le 213e], *à effectifs réduits, et de deux batteries d'artillerie* [75] *devant tirer à vue. Dans le but de rejeter l'ennemi dans la Meuse, ou tout au moins, de l'empêcher de s'emparer du massif du bois du Mont-Dieu*[3], *une contre-attaque est prévue pour le 14 au lever du jour. Elle sera menée, à droite, par le 205e RI et le 4e bataillon de chars* [FCM 36 également] *et, à gauche, par le 213e RI, appuyé par le 7e bataillon de chars. L'attaque comportera trois phases :*

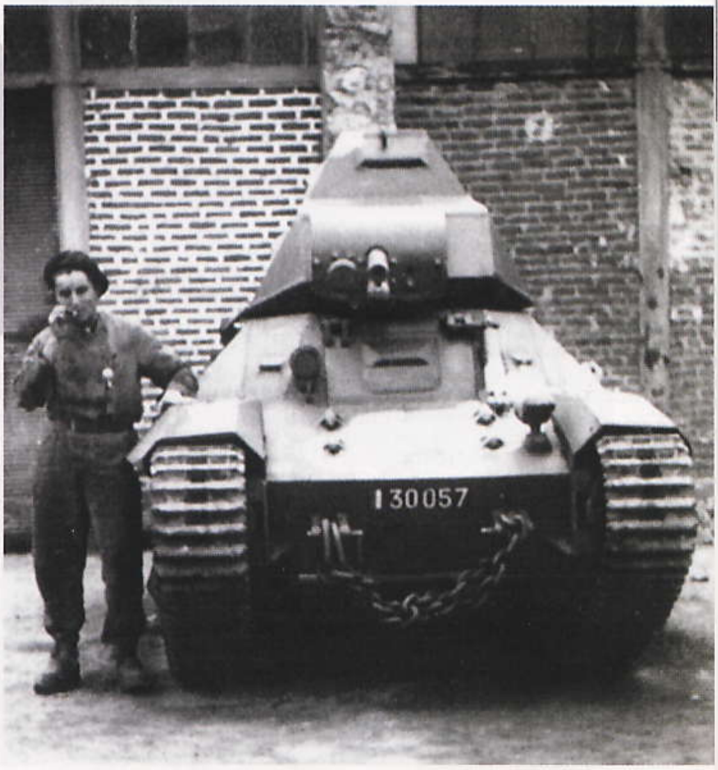
1° - S'emparer des hauteurs boisées au sud de la route Bulson - Chémery [Chéhéry en réalité] *;*

2° - S'emparer des hauteurs des bois de la Marfée et de la Croix-Piot ;

3° - La Meuse.

Mais comme le 205e RI et le 4e BCC ne sont pas encore annoncés et qu'ils risquent de ne pas arriver à temps pour prendre part à l'attaque et que, d'autre part, on ne peut retarder l'heure H de crainte d'être devancés par l'ennemi, le 213e régiment d'infanterie et le

Le 30 057 du sergent Corbeil, appartenant à la 2e section, est l'un des onze chars perdus (sur treize) par la 3e compagnie du 7e BCC durant la journée fatidique du 14 mai 1940. Nous voyons ici son mécanicien, le chasseur René Arnaud.
(Coll. Jean-François Boucher)



NOTES

[1] Selon le compte-rendu du chef de bataillon Giordani, rédigé le 20 mai.

[2] Lire à ce sujet l'ouvrage très documenté *L'artillerie à Stonne* édité par l'association des anciens de la 3e DIM.

[3] Car les réserves ne pourront arriver sur cette position avant le 14 au soir.

Prise au début du printemps 1940, cette photographie présente côte à côte, les capitaines Mignotte et Join-Lambert, commandant respectivement les 3e et 2e compagnies du 7e BCC. Ancien officier instructeur de l'école des chars, Mignotte a rejoint le bataillon le 19 décembre 1939, où il remplace le capitaine Chazalmartin.
(Coll. anciens des chars via Michel Bureau)

7e bataillon attaqueront seuls sur tout le front[4]*, au cours de la première phase pour s'emparer le plus tôt possible des hauteurs boisées au sud-ouest de Bulson.* »

Aussitôt le chef de bataillon envoie un motocycliste porter aux commandants de compagnie l'ordre de le rejoindre immédiatement et de pousser leurs chars le plus avant possible, de façon à être à Chémery avant 4 heures. Peu après, les 1re et 2e compagnies envoient un agent de liaison rendre compte qu'elles ont atteint les lisières nord du bois du Mont-Dieu ; il est 3 h 30.

La 3e compagnie peine à rejoindre

Aucune nouvelle de la 3e compagnie, qui a été coupée des deux autres par une cohue indescriptible. La route est complètement obstruée par des équipages de fuyards et des voitures de réfugiés civils.

Arrivé à environ deux kilomètres du bois du Mont-Dieu, le char de tête se heurte à des camions en panne, une voiture hippomobile renversée, la route complètement obstruée. Mais elle arrive quand même à temps, grâce à la ténacité de ses équipages dont les chefs de chars marchent devant leur engin pour ouvrir le passage. Quittant une route impossible sur ordre du commandant de compagnie, c'est la progression dans la nuit noire à travers les clôtures, les haies, les fossés. Il est 4 h 30, à la pointe du jour, quand la 3e compagnie atteint en entier — 13 chars[5] et un élément avancé de son échelon sur roues — le bois du Mont-Dieu.

Elle est loin d'avoir atteint son point de destination, les équipages sont exténués par 8 heures d'un pénible pilotage nocturne. La route s'est un peu dégagée mais il fait jour à présent et les avions ennemis commencent leur ronde. Déjà le camouflage est entrepris quand le capitaine d'active Gabriel Mignotte reçoit l'ordre du chef de bataillon de se mettre à la disposition de la 55e division pour contre-attaquer en direction de Sedan dès le lever du jour. Le rendez-vous fixé est Chémery (6 km plus au nord) avant 4 heures du matin. Or il est déjà 4 h 45. Plus personne ne songe à la fatigue. Les hommes comme les gradés sont furieux du retard qu'ils ont dû subir : le combat est engagé sans eux, ils ont raté leur baptême du feu ! Du moins le croient-ils.

Laissant le soin au lieutenant d'active Jean Héraud, son adjoint, de reformer la colonne de chars et de la conduire coûte que coûte à Chémery dans le plus court délai, Mignotte bondit en side-car vers ce village que le PC de la division a déjà quitté : « *J'arrive à Chémery vers 5 h 35. Après avoir pris un rapide contact avec le lieutenant-colonel* [Labarthe] *du 213e qui me dit d'appuyer la progression du 2e bataillon qui est à la sortie nord du village* [pour éclairer sa marche en direction de Sedan. Labarthe précise que le 2e bataillon du commandant Couturier n'a pas attendu les chars et, qu'à l'heure actuelle, il doit avoir atteint le bois de Naumont], *je trouve le commandant Couturier qui est catastrophé quand il apprend que mes chars ne sont pas arrivés.* »

Couturier, ajoutant qu'il dispose en tout de l'effectif d'une compagnie, est très inquiet et insiste pour que les chars se portent en avant dès leur arrivée afin de rassurer ses hommes. Il s'agit, dit-il, « *d'une progression en marche d'approche et non d'un combat* ». Les fantassins qui sont là sont exténués. Ils ont dû se replier dans la nuit, en proie aux sinistres rumeurs. Deux jours de bombardement aériens ont brisé les nefs de ces hommes qui n'avaient jamais vu le feu.

« *En les attendant* [les chars de la 3e compagnie], *je remonte dans mon side-car, franchit la barrière (une longue perche sur deux tonneaux !) qui interdit l'accès et me dirige en direction de Connage pour reconnaître le terrain. Mais je ne vais pas loin. Ne voyant absolument rien et, je l'avoue, impressionné par un silence de plomb (il n'y a même plus d'oiseaux pour pépier), je fais demi-tour à l'embranchement des routes de Connage et de Chéhéry.* » (Mignotte)

Furieux du retard subi, ceux de la 3e compagnie pensent avoir raté leur baptême du feu

La colonne de chars dirigée par le lieutenant Héraud, en tête dans le char de commandement, arrive à 6 h 10 à la sortie nord de Chémery, rejoignant les deux premières. Les compagnies de combat ont donc mis plus de 5 heures pour effectuer les 5 km qui séparent Tannay de Chémery. Plusieurs officiers, revolver au poing, ont dû frayer constamment le passage de leurs appareils au milieu des chevaux et des voitures militaires se repliant dans le désordre le plus complet.

La mission et le dispositif d'attaque

Partant de la ligne Chémery - Maisoncelle, le 7e BCC, en liaison avec le 213e RI devait attaquer initialement à 5 heures, en vue de s'emparer des hauteurs boisées au sud de la route Bulson - Chéhéry. Les compagnies se positionnent de la façon suivante :

3e compagnie sur la route Chémery - Chéhéry, à la sortie nord-ouest de Chémery, en soutien du II/213e ;

1re compagnie au nord-est de Chémery, ravin de la Nacelle, avec pour objectif de progresser en direction de la Blanche-Maison et la cote 304, puis dans un deuxième bond progresser jusqu'à la ferme Historia et les lisières sud-est des bois de la Haye, en soutien du III/213e RI (commandant Gauvin). Base de départ dans les bois de la cote 289 ;

2e compagnie, dans les vergers bordant au nord Maisoncelle et Villers en soutien du I/213e RI (commandant Desgranges).

Heure initiale de départ : 5 heures. L'heure H a été retardée pour permettre aux bataillons d'infanterie de se ravitailler en munitions. Ceux-ci ne disposent cependant que de très peu de cartouches. Leurs effectifs sont, en outre, forts réduits et leurs dotations en armes antichars nulle. Dans le cas où le 205e RI et le 4e BCC arriveraient avant l'heure H, ils prendraient place dans le secteur de droite (Maisoncelle - Villers), le I/213e et la 2/7e BCC passant alors en réserve derrière le groupement du centre.

Le combat s'engage favorablement…

« *Un coup d'œil sur la carte indique un étranglement de la vallée à 1 200 m au nord de Chémery. À cet endroit la rivière " La Bar " borde la route et constitue un obstacle presque absolu dans la partie ouest de la vallée. Sur son rebord est, la route est dominée par un talus boisé qui se soude à la hauteur du bois de Naumont ; sur ce flanc de la vallée, il ne saurait y avoir que des infiltrations d'éléments à pied. L'intention du chef des chars est d'atteindre ce point favorable le plus vite possible pour ne pas être tourné. Ensuite on verra...* » (Mignotte). Les minutes sont précieuses, impossible de donner des ordres détaillés. L'attaque ne débouche fina-

---

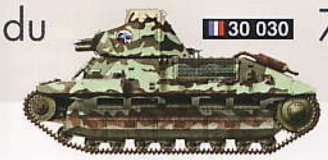
NOTES

[4] Soit 5 km, après une marche d'approche de 20 km dans les conditions déjà indiquées.

[5] Le char du sergent Guy Steinbach, baptisé *Liminami* (contraction des diminutifs des fiancées des deux membres d'équipage, Lina et Mimi), en panne, n'est pas du nombre. Resté en position statique, aux carrefours des Alleux, mitrailleuse en position de DCA, pour parer à toute éventuelle attaque aérienne du cantonnement, il a été remplacé à la 4e section par le **30 052** de la section échelon (sergent Froussart et mécanicien Cambier). Un autre équipage de remplacement est affecté à la 1re section (caporal chef Jacquesson et mécanicien Pinaudeau) sur le **30 010**, en lieu et place de l'équipage du sergent Lepoitevin, sans indication de la cause.

La 3e compagnie du 7e BCC, 14 mai

Commandement
capitaine (active) **Mignotte**
Officier adjoint
lieutenant (active) Jean Héraud



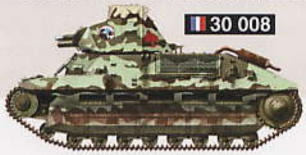
Chef de char : cne Gabriel Mignotte
Mécanicien : chasseur Heinrich

marques tactiques inconnues

Section d'échelon
lieutenant Chassedieu

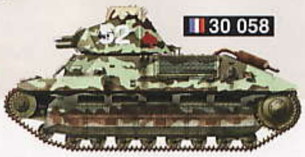
NB : sauf pour les chars indiqués profil, le style des camouflages montrés est purement indicatif.

1re section : sous-lieutenant (active) **Pagès** ♠



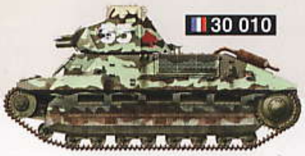
Chef de char : ss-lt Henri Pagès
Mécanicien : chasseur Maurice Clavaud

→ photographies et profil 63



Chef de char : caporal-chef Lunven
Mécanicien : chasseur Bricaud

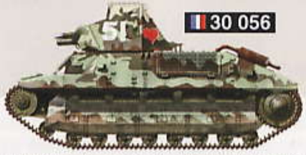
marques tactiques sous toutes réserves (un « 32 » n° 30 087 a existé)



Chef de char : cap.-chef Jacquesson
Mécanicien : chasseur Pinaudeau

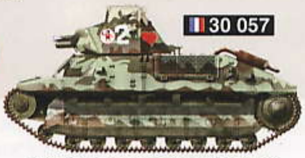
char ayant survécu à la journée du 14 mai
marques tactiques supposées

2e section : sous-lieutenant (réserve) **Lacroix** ♥



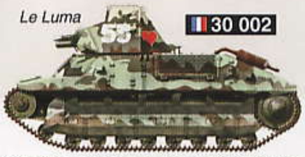
Chef de char : ss-lt Jacques Lacroix
Mécanicien : chasseur Perrelet

→ photographies p. 64, profil GBM 81 p. 79



Chef de char : sergent Corbeil
Mécanicien : chasseur Lintanff

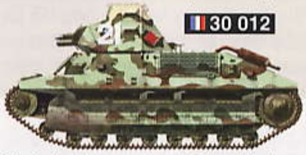
→ photographies pages 59 et 66



Chef de char : caporal-chef Thirache
Mécanicien : chasseur Auclair

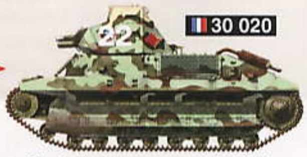
→ photographies pp. 68-69, profil p. 67

3e section : aspirant (réserve) **Loiseau** ♦



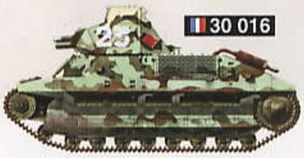
Chef de char : aspirant Gilbert Loiseau
Mécanicien : chasseur Rochelle

→ photographies page 62, profil page 65



Chef de char : sergent Le Tallec
Mécanicien : chasseur Audoire

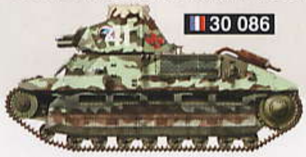
→ photographies pages 65 et 66



Chef de char : sergent Boitard
Mécanicien : chasseur Bernardeau

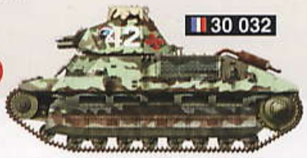
char ayant survécu à la journée du 14 mai
grand numéro sûr, as supposé

4e section : sous-lieutenant (réserve) **Levitte** ♣



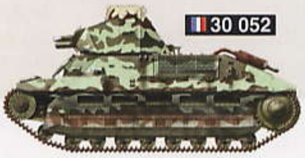
Chef de char : ss-lt Paul Levitte
Mécanicien : chasseur Gicquel

→ photographie page 70, profil page 71



Chef de char : sergent-chef Wehrlé
Mécanicien : chasseur René Arnaud

→ photographies pages 62 et 70, marques tactiques très probables



Chef de char : sergent Froussart
Mécanicien : chasseur Cambier

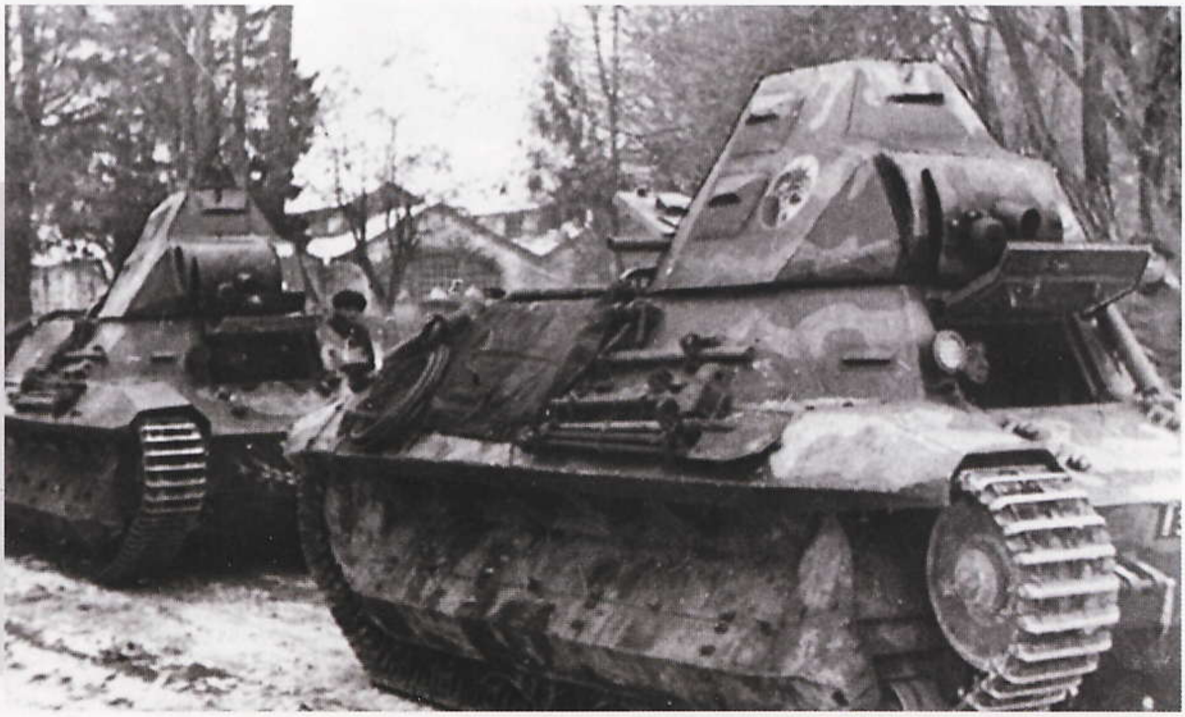
char provenant de l'échelon, donc supposé dépourvu de marques tactiques

lement qu'à 6 h 20 pour la seule 3e compagnie, les autres ne devant partir qu'à 6 h 30.

Jusqu'à 7 heures, la progression s'effectue sans trop de difficultés, aucun coup de feu sérieux n'est tiré, simplement quelques balles de ci, de là. La progression des chars s'accomplit sans incident notable. À l'ouest, la 3e compagnie progresse à cheval sur la route Chémery - Chéhéry. Le temps ayant manqué pour donner des instructions aux chefs de sections, le capitaine Mignotte (char **30 030**) fait manœuvrer sa compagnie au fanion. Il faut gagner l'ennemi de vitesse. La 1re section du sous-lieutenant Pagès est arrivée en tête. Elle le reste et reçoit l'ordre de progresser sur l'axe de la route pour éclairer la compagnie.

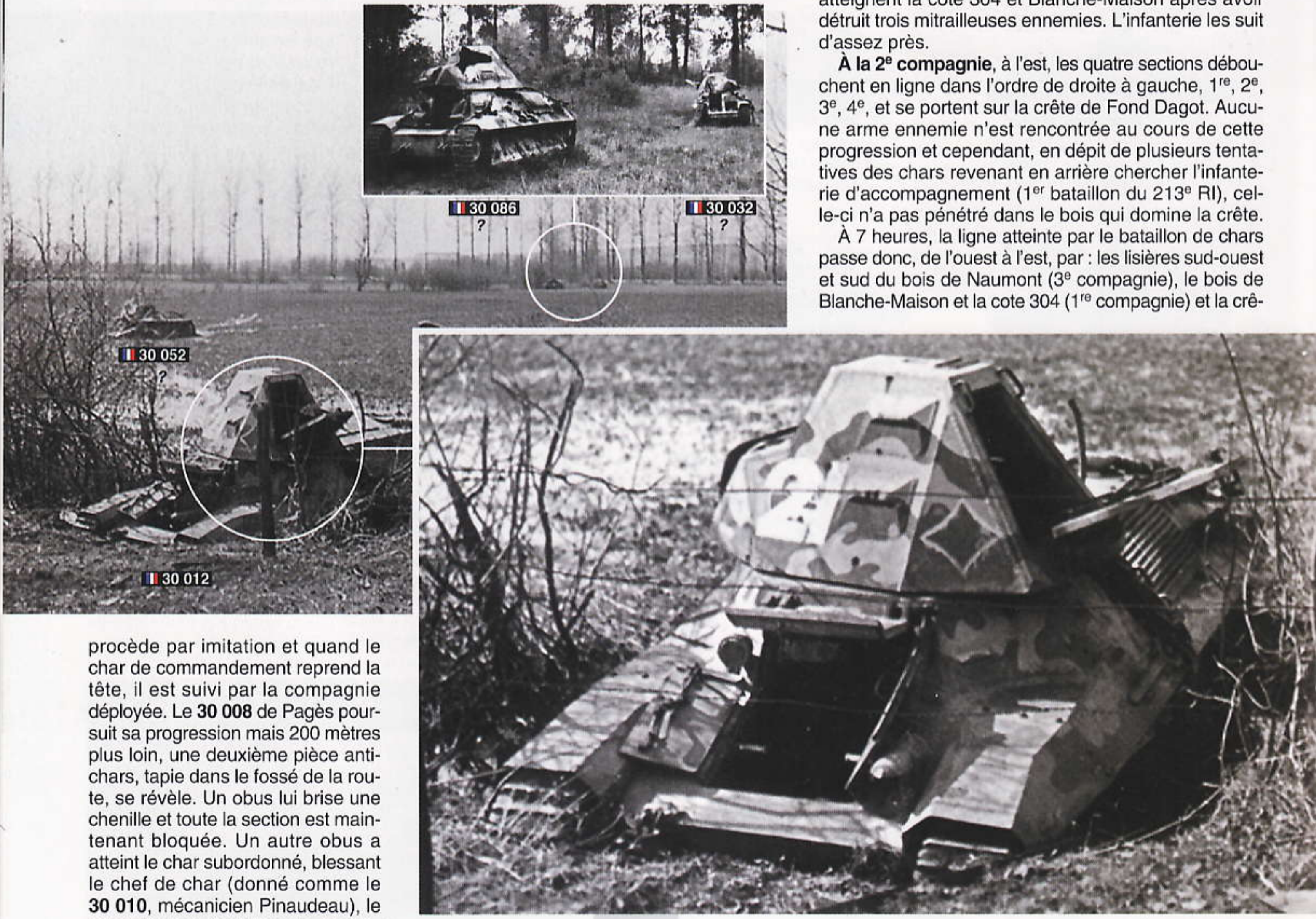
Les autres sections sont encore dans Chémery, mais déjà ramassées et prêtes à s'élancer. Le lieutenant Héraud doit prévenir le sous-lieutenant Lacroix (2e section) et l'aspirant Loiseau (3e section), de se déployer en bataille de part et d'autre de la section Pagès en se conformant à l'attitude du capitaine. La 4e section du sous-lieutenant Levitte suivra en réserve à quelque distance, prête à intervenir en cas de besoin.

Quelques fantassins sont tapis au bord de la route et dans les broussailles qui bordent la rivière. La présence des chars les rassurent un peu, mais ils sentent leur faiblesse numérique et n'ont pas l'air d'avoir envie de progresser. Les premiers chars ont parcouru quelques centaines de mètres quand ils sont pris à



Cette photographie prise durant l'hiver 1939-1940 au quartier Villars à Verdun présente deux appareils non identifiés de la 3e compagnie, le premier portant, bien visible, l'insigne du 503e RCC. L'angle de prise de vue ne permet pas de discerner l'as de section, mais l'on voit que le premier appareil ne porte pas de grand numéro blanc. Or, ces numéros existent déjà à cette époque, comme le prouve la photo du 30 086 de Levitte (*→ page 70*). Il pourrait peut-être s'agir du char du capitaine Mignotte. *(Coll. anciens des chars via Régis Potié)* partie par une pièce antichar située près de la route à 500 m environ au nord de Chémery [6]. Instant de surprise et d'émoi. Tous les chars s'arrêtent, c'est le baptême du feu terrestre. Mais ce flottement ne dure pas. Tandis que Pagès riposte sur l'engin ennemi et le neutralise, le capitaine s'élance en char dans la prairie en ordonnant en bataille avec son fanion. La 2e section Lacroix voit le signal et s'engage sur les traces du char de commandement, mais la 3e section Loiseau n'a pas vu le petit fanion vert et blanc. Elle reste sur la route derrière la section Pagès, empêchant le débouché de la 4e section Levitte. Le commandant de compagnie revient en arrière et, se plaçant près des sections Levitte et Loiseau, il recommence le signal en bataille.

Levitte, se rendant compte de l'appel que lui adresse son chef, bondit littéralement avec son char, vient se placer à côté de celui du capitaine et entre en liaison à voix. Il reçoit l'ordre de se tenir à gauche et de couvrir le flanc le long de la Bar. La section Loiseau procède par imitation et quand le char de commandement reprend la tête, il est suivi par la compagnie déployée. Le **30 008** de Pagès poursuit sa progression mais 200 mètres plus loin, une deuxième pièce antichars, tapie dans le fossé de la route, se révèle. Un obus lui brise une chenille et toute la section est maintenant bloquée. Un autre obus a atteint le char subordonné, blessant le chef de char (donné comme le **30 010**, mécanicien Pinaudeau), le caporal-chef Jacquesson, en provoquant la chute des épiscopes.



Le 30 012 de l'aspirant Loiseau (mécanicien Rochelle), chef de la 3e section de la 3/7e BCC, s'enlise dans un marécage à proximité de la Bar. Le profil en couleurs de ce char est présenté page 65. Les chars visibles en arrière-plan, plus près de la rivière, sont, selon toute vraisemblance, ceux de la 4e section : enlisé à gauche le 30 052 de Froussart, et plus loin au fond les 30 086 de Levitte et 30 032 de Wehrlé, ce dernier portant, à peu près discernable, l'indicatif « 2 » (ou « 42 »). *(Coll. Pascal Danjou et DR)*

...mais l'infanterie ne suit pas

Mais cette fois, la compagnie est lancée et l'antichar ennemi est détruit en très peu de temps par la concentration des feux d'appareils de plusieurs sections. Beaucoup de coups ont frappé le blindage des FCM, aucun n'a perforé. Les équipages prennent alors conscience de leur puissance et c'est la ruée vers le goulet. Quelques éléments ennemis ont été aperçus, ils sont massacrés ou disparaissent dans les carrières et dans les bois. L'étranglement de la vallée est atteint. Les lisières sud et ouest du bois de Naumont, sur la droite de la route sont neutralisées et tout le terrain jusqu'à l'embranchement de la route de Connage semble alors vide d'ennemis. Avant de poursuivre, il faudrait quelques éléments d'infanterie pour tenir ce passage, mais le peu de fantassins disponibles n'a pas suivi et les chars doivent revenir en arrière pour tenter de les entraîner. Manœuvrant au fanion, la 3e compagnie revient en arrière pour reprendre le contact.

Assis sur sa porte de tourelle pour bien montrer que tout danger est écarté, le capitaine Mignotte exhorte les fantassins à le suivre et c'est ainsi qu'une dizaine d'hommes du II/213e se portent vers le bois de Naumont et les haies qui bordent la Bar, les chars repartent en avant. Sitôt le goulet dépassé, on aperçoit à 600 m, dans le fond de la vallée, le village de Connage un peu à l'ouest de la route nationale.

Situation après la première phase

À la 1re compagnie, au centre est de l'attaque, les 1re et 2e sections du premier échelon de la compagnie atteignent la cote 304 et Blanche-Maison après avoir détruit trois mitrailleuses ennemies. L'infanterie les suit d'assez près.

À la 2e compagnie, à l'est, les quatre sections débouchent en ligne dans l'ordre de droite à gauche, 1re, 2e, 3e, 4e, et se portent sur la crête de Fond Dagot. Aucune arme ennemie n'est rencontrée au cours de cette progression et cependant, en dépit de plusieurs tentatives des chars revenant en arrière chercher l'infanterie d'accompagnement (1er bataillon du 213e RI), celle-ci n'a pas pénétré dans le bois qui domine la crête.

À 7 heures, la ligne atteinte par le bataillon de chars passe donc, de l'ouest à l'est, par : les lisières sud-ouest et sud du bois de Naumont (3e compagnie), le bois de Blanche-Maison et la cote 304 (1re compagnie) et la crête de Fond Dagot (2e compagnie). La ligne occupée par l'infanterie est sensiblement la même, sauf à l'est, où le I/213e n'a pas pénétré dans le bois de Fond Dagot.

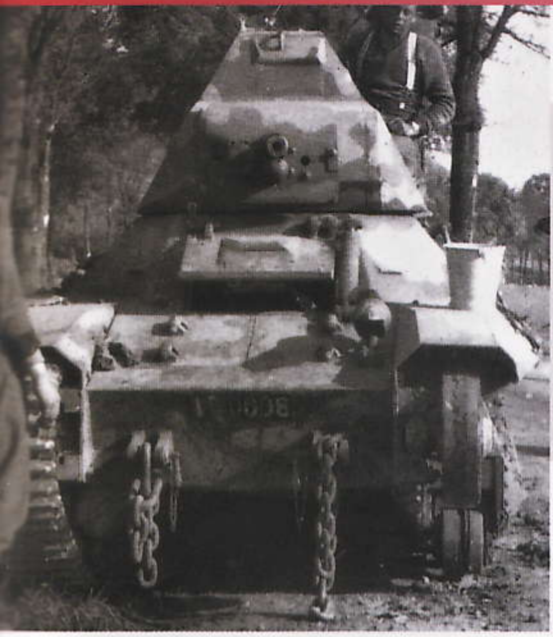
À la 3e compagnie, à l'ouest, pendant que la section Levitte continue le long de la Bar, la couverture du flanc gauche, le capitaine Mignotte se porte en tête des 2e et 3e sections sur le village de Connage.

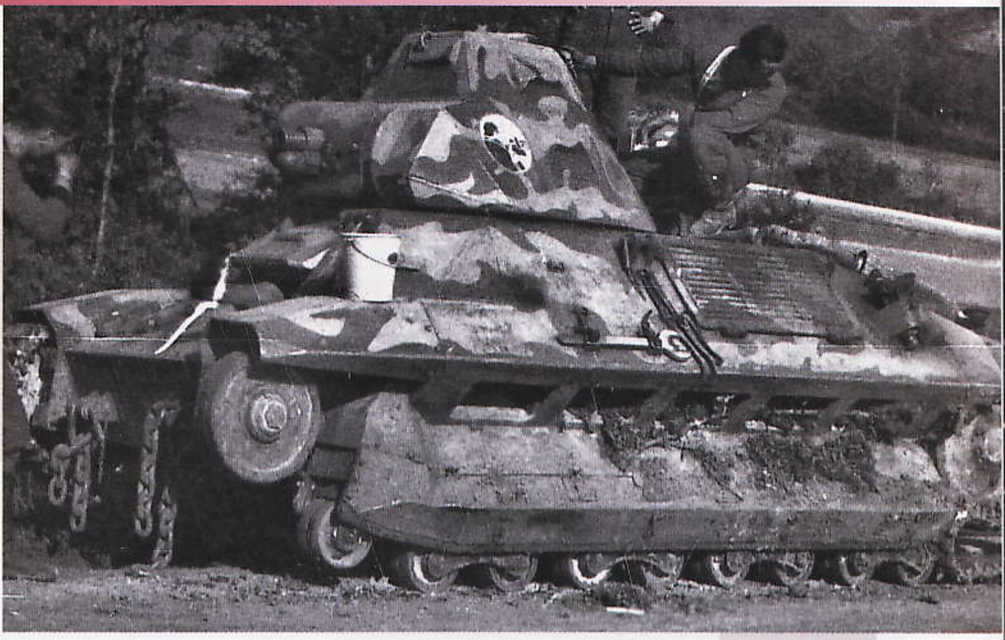
À la cote 166, le sous-lieutenant Pagès (1re section), deux de ses chars éprouvés par le feu d'antichars ennemis, envoie le chasseur Maurice Clavaud [7], son mécanicien, vers Chémery, afin d'alerter la section échelon du lieutenant René Chassedieu (réserve), de la nature de la panne pour procéder au dépannage ou au remorquage de son char. Chassedieu, sans attendre que le feu se soit tu, s'est porté bien en avant de l'infanterie pour tenter le dépannage du char de Pagès mais, à

Notes

[6] Cette pièce de 37 mm ne s'était pas révélée quand le capitaine Mignotte était passé à coté au cours de sa reconnaissance en moto une demi-heure plus tôt.

[7] Il est probable que l'équipage du deuxième char dont le chef de char est blessé, se soit replié également à cette occasion mais pas de certitude concernant le mécanicien Pinaudeau, qui a peut-être pu ramener seul son char, car le **30 010** est donné présent au combat du 10 juin.





300 m environ au nord de Chémery, l'équipe de dépanneurs doit rebrousser chemin sous le feu de mitrailleuses et de canons provenant de la rive gauche du canal et des lisières du bois de Naumont.

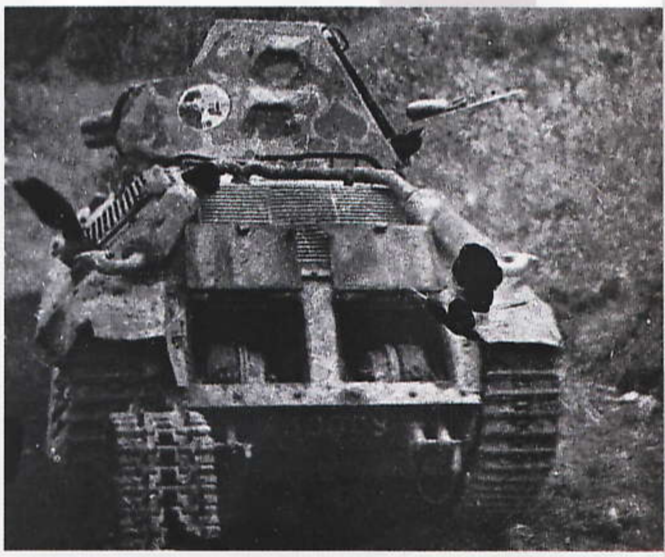
Ne voyant pas revenir son mécanicien avec le dépannage, Pagès saborde l'armement de son char, rampe vers une petite colline proche et progresse discrètement vers les lisières boisées du bois de Naumont, en vue de retrouver les amis à Chémery. Arrivé dans les couverts, il se retrouve brusquement encerclé par un groupe de soldats allemands commandé par un officier qui, tout en lui offrant un casse-croûte et une bière, lui annonce dans un excellent français : « *pour vous, la guerre est finie !* ». Il est environ 8 h 30, sa captivité va durer cinq ans à l'Oflag XVII A, en Autriche.

L'officier allemand annonce à Pagès, dans un excellent français : « pour vous, la guerre est finie ! »

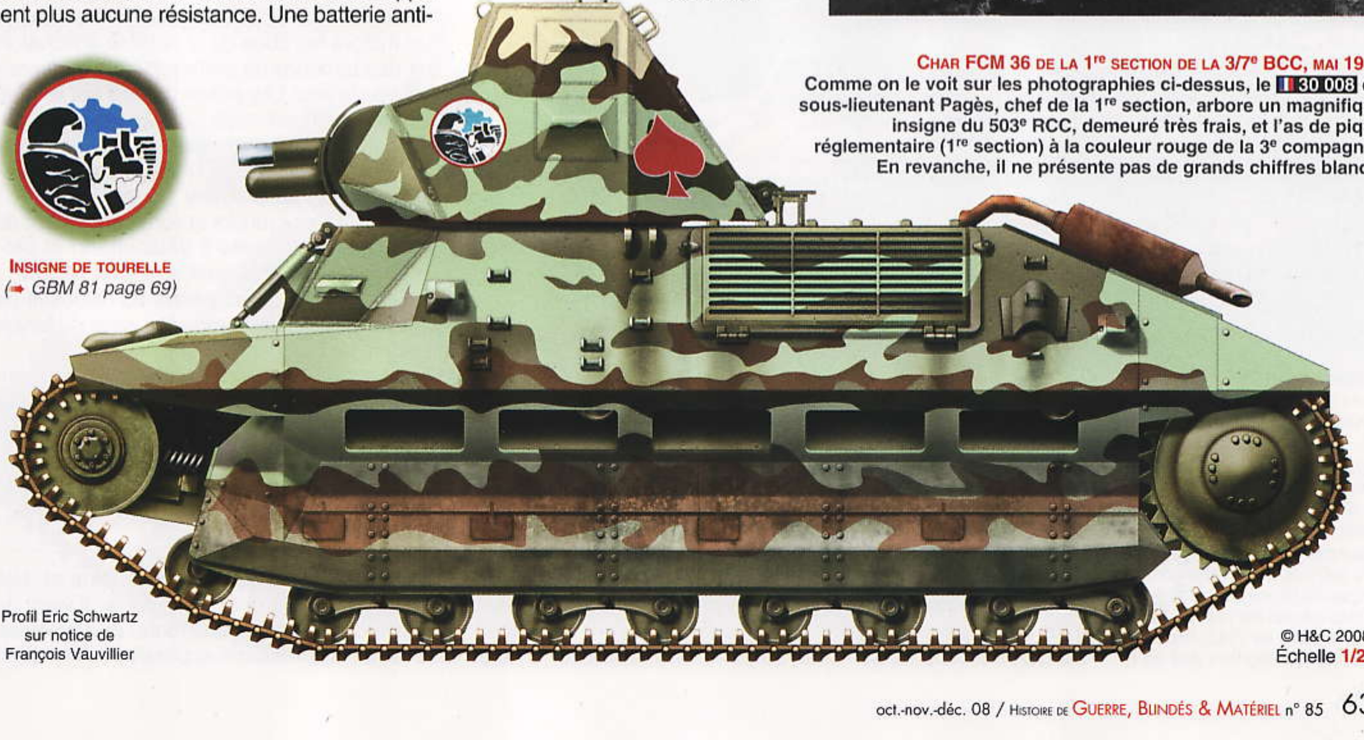
Combat pour Connage

Pendant ce temps, le gros de la 3e compagnie atteint rapidement les lisières sud et est du village de Connage. Les fantassins ennemis refluent et n'opposent plus aucune résistance. Une batterie antichar ennemie est installée sur le mamelon immédiatement au nord-est de Connage. Les chars qui sont aux lisières du village échappent à son tir mais la 4e section Levitte, plus en arrière le long de la Bar, est durement éprouvée. Le **30 086** de Levitte, touché au persiennage, est immobilisé. Les deux chars subordonnés se portent à son secours et essayent de le remorquer malgré la vive canonnade de la batterie allemande.

Aucun élément d'infanterie n'a suivi les chars à Connage, et, une fois de plus, il faut revenir en arrière pour reprendre le contact. Le **30 012** de l'aspirant Gilbert Loiseau (3e section), touché par un obus au moment où il retournait prendre la liaison, est mis en difficulté et s'embourbe dans un marécage au bord de la Bar. Il ne reparaîtra plus et son équipage, incapable d'évacuer tellement le feu de la batterie est violent, sera fait prisonnier.



Sous trois angles différents, voici le 30 008 de Pagès, victime d'un tir ennemi qui lui a brisé une chenille à la cote 166, armement sabordé.
(Coll. Michel Bureau)



INSIGNE DE TOURELLE
(➡ GBM 81 page 69)

CHAR FCM 36 DE LA 1re SECTION DE LA 3/7e BCC, MAI 1940
Comme on le voit sur les photographies ci-dessus, le 30 008 du sous-lieutenant Pagès, chef de la 1re section, arbore un magnifique insigne du 503e RCC, demeuré très frais, et l'as de pique réglementaire (1re section) à la couleur rouge de la 3e compagnie. En revanche, il ne présente pas de grands chiffres blancs.

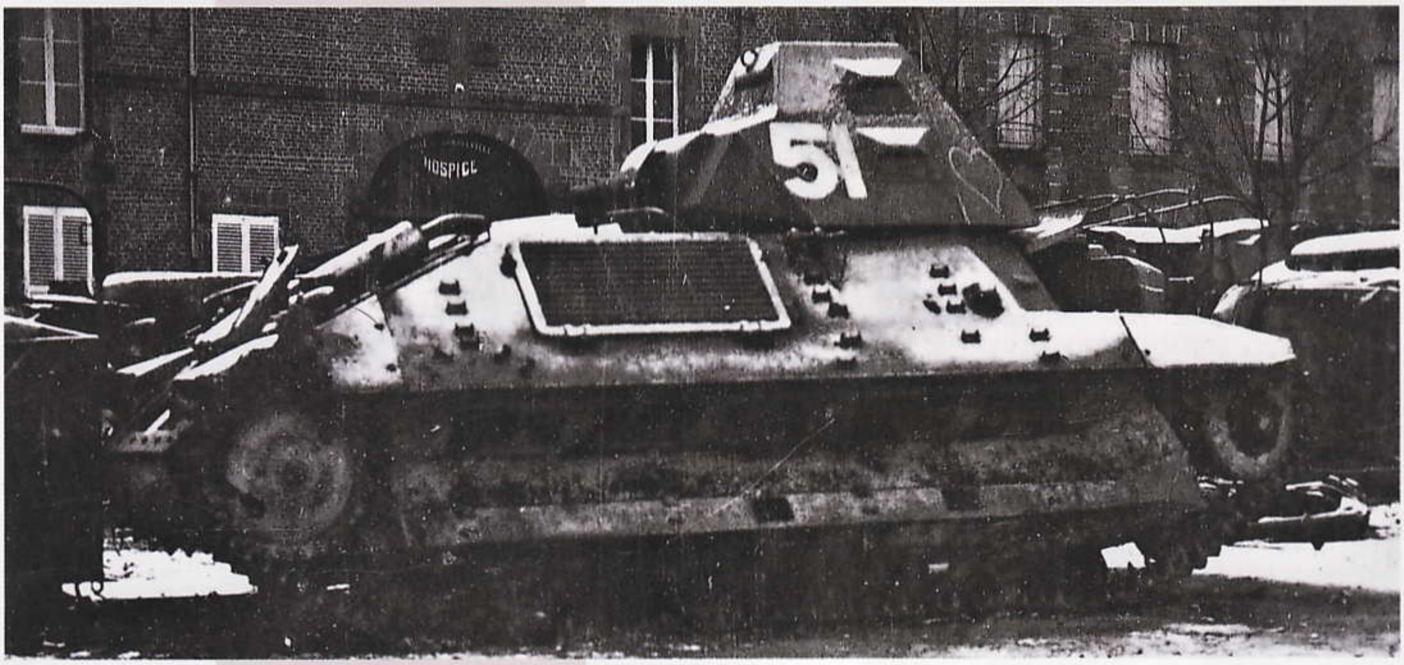
Profil Eric Schwartz sur notice de François Vauvillier

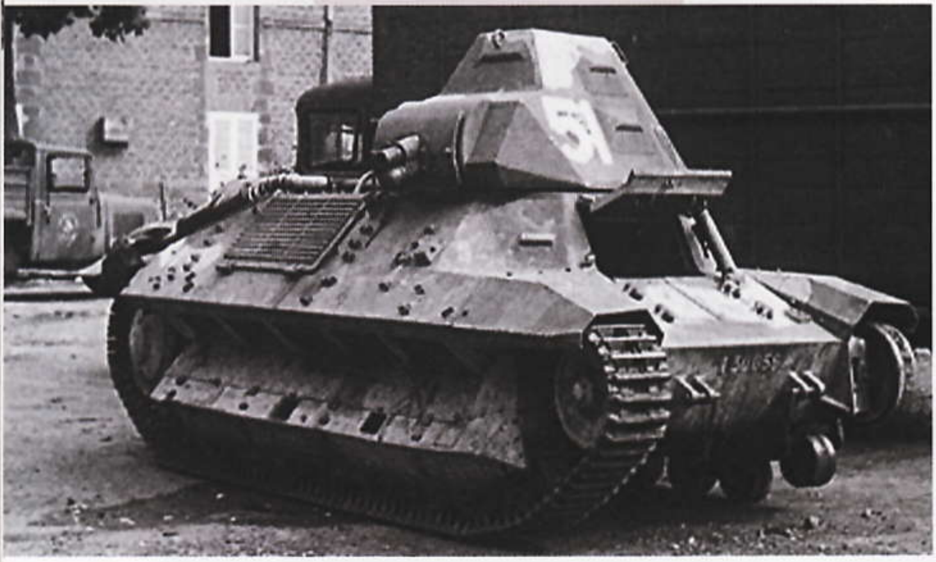
© H&C 2008
Échelle 1/25

Ces trois photographies du **30 056** du sous-lieutenant Lacroix (mécanicien Perrelet) constituent, avec celle en double page suivante, un raccourci visuel de sa courte carrière.

Ci-contre, durant la période d'attente, probablement à Verdun durant l'hiver 1939-1940, avec sans doute ses trois mécaniciens, l'appareil porte déjà son grand numéro « 51 » blanc de tourelle.

Le char succombe le 14 mai 1940 sur la route de Chémery à Connage (*→ pages 66-67*), puis on en retrouve l'épave inerte à Charleville-Mézières (*→ documents ci-dessous*), où il sera abondamment photographié. Le profil en couleurs de ce FCM a été présenté dans GBM 81 page 79.
(Coll. Stéphane Ferrard à droite et Michel Bureau ci-dessous)





Six chars se retrouvent en arrière de l'étranglement de la vallée, là où la Bar vient frôler la route. La section Lacroix est au complet. Deux chars de la section Loiseau suivent le capitaine (ceux des sergents Le Tallec **30 020** et Boitard **30 016**). La bâche du char de Le Tallec, arrimée sur le côté de l'appareil, s'enflamme du fait d'un projectile. Dans l'ardeur de la lutte, l'équipage ne s'aperçoit de rien et le feu risque de se communiquer au réservoir de gas-oil. Le capitaine, voyant le danger, descend de son char, se porte vers l'appareil menacé et réussit à arracher la bâche enflammée. Aucun coup de feu ne se manifeste. Le terrain masque la batterie antichar. Ce que voyant, Lacroix sort à son tour de son appareil (**30 056**) et vient prendre les ordres de son chef pour la suite de l'affaire. Le Tallec l'imite aussitôt. Un peu en arrière et sur la gauche, on voit le sous-lieutenant Levitte, à pied, dirigeant le dépannage de son char malgré les obus de la batterie antichar et même ceux des batteries de campagne qui commencent à donner de la voix. Les ordres donnés par le capitaine Mignotte sont les suivants :

– la 2^e^ section Lacroix progressera en tête sur l'axe de la route. Lignes à atteindre : 1) la route Connage - Bulson ; 2) les lisières de Chéhéry ;

– le sergent Le Tallec prendra le commandement de la 3^e^ section Loiseau (réduite à deux chars) et progressera à gauche et légèrement en retrait de la 2^e^ ;

– le capitaine se placera au centre du dispositif au mieux des circonstances. Se tenir prêt à obéir au fanion du commandant de compagnie.

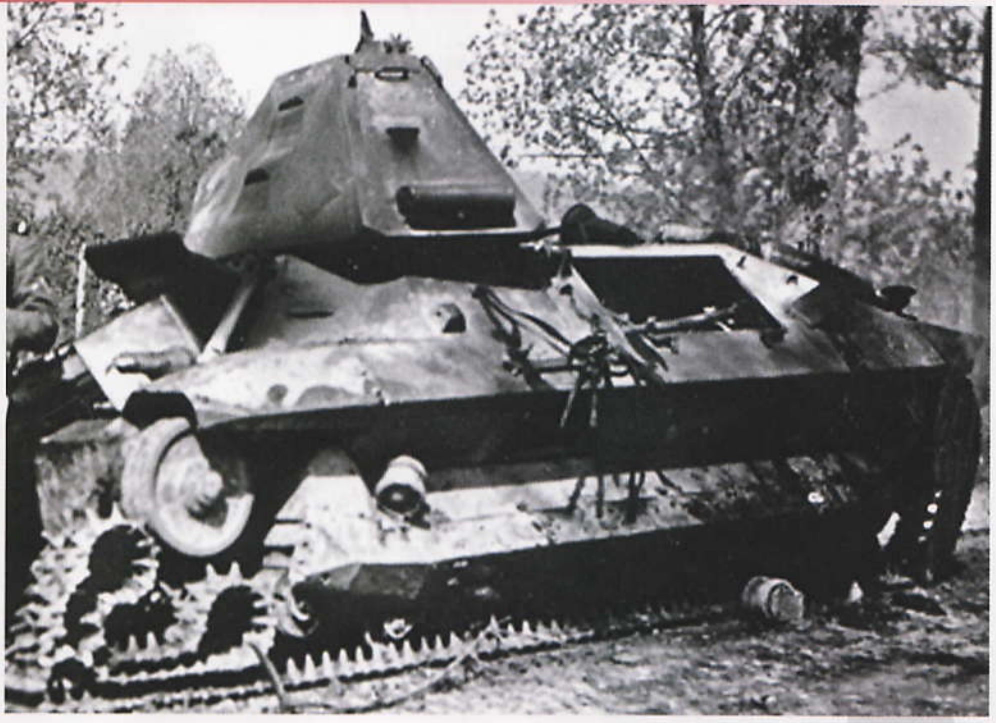
– la section Levitte (4^e^ section), ne pouvant être atteinte par les ordres, sera considérée comme momentanément en réserve. Le capitaine est sûr que le sous-lieutenant Levitte, dont l'ardeur est proverbiale, le rejoindra dès que cela lui sera possible.

Face aux Panzer III et IV

Tout ceci a demandé cinq minutes à peine et déjà Lacroix a bondi dans son char et démarre. Il vient de s'ébranler quand, au détour de la route, à une centaine de mètres, un char ennemi apparaît et s'immobili-

NOTE

8. Il est souvent fait allusion dans les récits de combat de 1940, à des chars de poids très élevé. Cela est dû, pensons-nous, à l'encombrement — la largeur, notamment — des PzKpfW III et IV qui, s'ils avaient le standard français de blindage, atteindraient de tels poids. En réalité, dans leurs versions de 1940, ces deux modèles n'atteignent pas 20 t.



Le **30 020** du sergent Le Tallec (mécanicien Audoire), de la 3e section de la 3/7e BCC, perdu sur la route de Chémery à Connage (→ *photographie pages 66-67*). Il a partiellement brûlé — un obus ayant atteint la chambre du moteur — mais son équipage poursuivra le combat jusqu'à ce que la chaleur ne devienne intenable. *(Coll. P. Danjou)*

se. C'est un engin « *d'environ 30 à 40 tonnes* » [8] qui encombre la plus grande partie de la chaussée. Le sous-lieutenant Lacroix se précipite littéralement sur lui, s'arrête à 15 m et commence un feu nourri. Il est suivi instantanément par un de ses chars, celui du sergent Corbeil (**30 057**), et par celui du sergent Le Tallec.

Le capitaine est encore en dehors de son char sur la route ; il arrête les deux autres appareils qui commençaient à s'ébranler et donne au caporal-chef Tirache (**30 002**, de la section Lacroix, mécanicien Auclair) et au sergent Boitard, l'ordre de rester en arrière, à 300 m environ, pour appuyer de leurs feux les chars de tête. Puis il monte dans son appareil et va se placer à côté du char de Lacroix. Le combat char contre char commence. Mais la lutte est inégale. De notre côté, six chars légers de 12 tonnes armés chacun d'une mitrailleuse et d'un canon de 37 mm modèle 1918, c'est à dire un canon inapte à la lutte contre blindés ; du côté allemand trois chars « *de 25 tonnes* » [8] à 15 ou 20 mètres en face de nos quatre appareils de tête. Un peu en arrière sur la route, sur la hauteur et dans le fond de la vallée, d'autres chars ennemis.

Face à eux, nos équipages de FCM croient voir des Panzer « d'environ 30 à 40 tonnes »

Le feu est ouvert de part et d'autre. Nos chars, bien approvisionnés en obus explosifs, ne disposent chacun que de douze obus de rupture qui sont bientôt épuisés. Obus de rupture que l'on considérait d'ailleurs « *inutiles puisqu'à Chémery aucun blindé n'avait été signalé aux commandants de compagnie comme ayant passé la Meuse !* » (Mignotte). Le tir continue à obus explosifs. Ceux-ci aveuglent les chars allemands qui ne ripostent qu'avec une extrême lenteur.

De nombreux obus ricochent sur le blindage des FCM, mais ceux d'entre eux qui arrivent de plein fouet les traversent. C'est ainsi que le mécanicien J. Lintanff (mécanicien du **30 057** du sergent Corbeil) est grièvement blessé. Un peu plus tard, c'est le tour du sous-lieutenant Lacroix. Touché à la poitrine, il jaillit ensanglanté de son char et s'effondre inanimé dans le fossé de la route [9]. Son mécanicien, le chasseur Perrelet prend sa place dans la tourelle, car le feu de ce char recommence presque aussitôt. Un peu plus tard, c'est le silence. Perrelet, sans doute touché à son tour, n'a plus été revu. Le combat se prolonge. Un char allemand est en flammes. C'est alors que l'ennemi met en œuvre « *un canon plus important (calibre 75 environ) placé dans l'axe de chaque appareil* » [10]. Ces projectiles tirés à bout portant sont extrêmement meurtriers. C'est d'abord le char de Corbeil qui est éventré à l'avant. Le mécanicien Lintanff qui, un obus de 37 logé à la base du cou, continuait de passer les munitions à son chef de char, a le ventre ouvert et succombe. Imperturbable, le sergent Corbeil continue à tirer. Un second coup détériore son arme. Il sort alors de son char et s'abrite tant bien que mal dans le fossé de la route.

Le char du sergent Le Tallec reçoit un obus dans la chambre du moteur et s'enflamme. Pendant plusieurs minutes, l'équipage continue à tirer, puis la chaleur devenant intenable, il est obligé d'évacuer. Le Tallec et son mécanicien (le chasseur Audoire) s'échappent au plus fort de la bagarre et, courant vers les

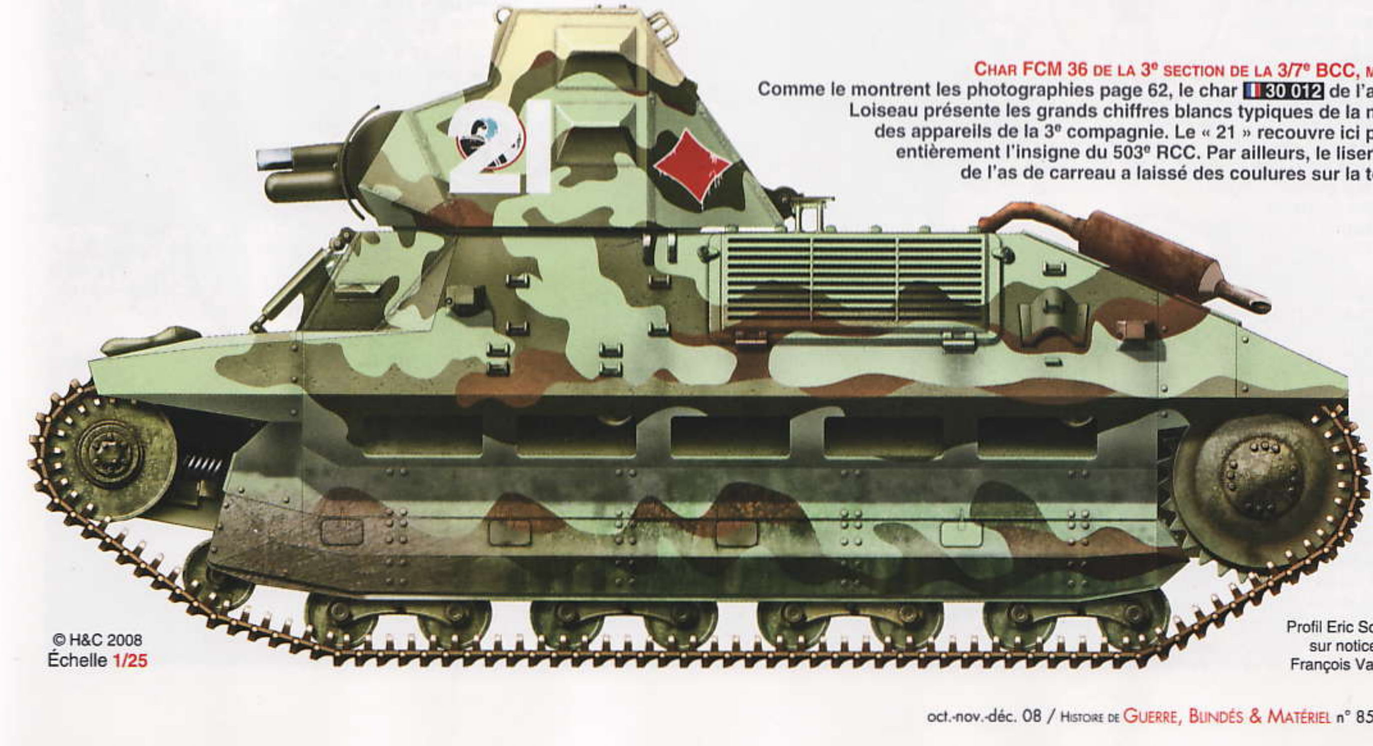
---

NOTES

[9] Blessé, il sera fait prisonnier.

[10] Étrange description. S'agirait-il d'un canon de caisse ? On ne voit cette possibilité que sur les StuG III, présents au régiment *Grossdeutschland* mais dépourvus de tourelle. À moins qu'il se soit agi d'un automoteur de 8,8 cm du type de celui détruit à Chémery (→ *p. 68*) qui n'est qu'à 2 km du lieu du combat ? Ou bien encore nos FCM 36 auraient-ils tout simplement essuyé des tirs, tantôt de 3,7 cm (Pz III), tantôt de 7,5 cm L 24 (Pz IV) ?

CHAR FCM 36 DE LA 3e SECTION DE LA 3/7e BCC, MAI 1940
Comme le montrent les photographies page 62, le char 30 012 de l'aspirant Loiseau présente les grands chiffres blancs typiques de la majorité des appareils de la 3e compagnie. Le « 21 » recouvre ici presque entièrement l'insigne du 503e RCC. Par ailleurs, le liseré blanc de l'as de carreau a laissé des coulures sur la tourelle.

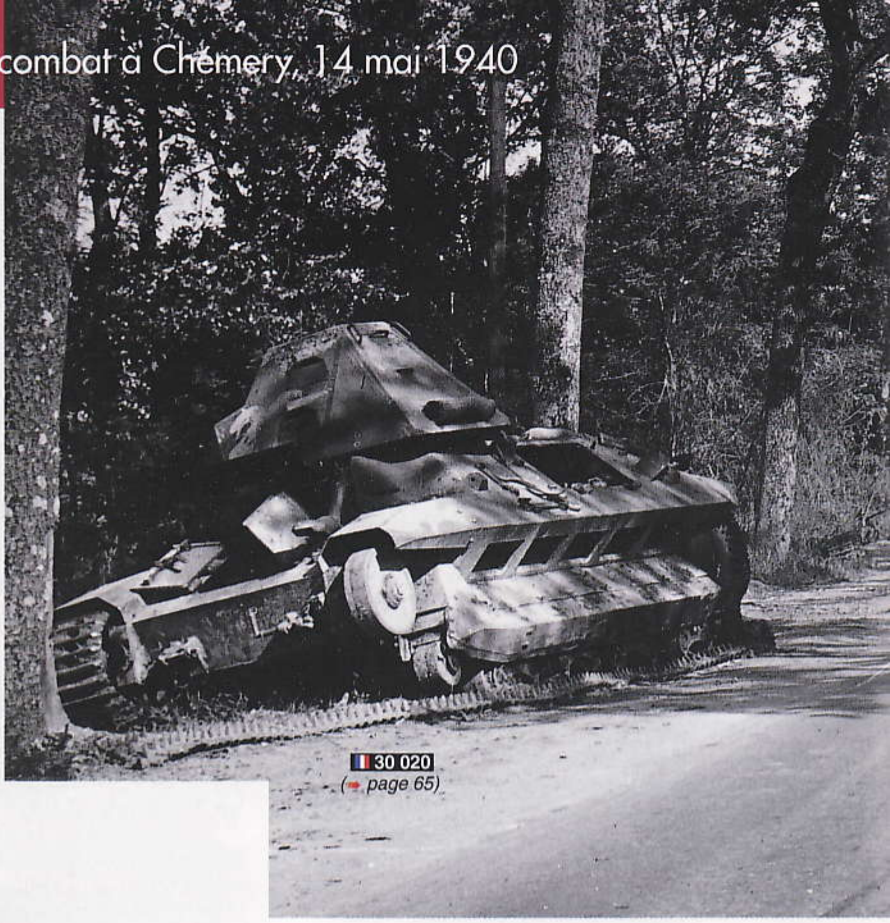


© H&C 2008
Échelle 1/25

Profil Eric Schwartz
sur notice de
François Vauvillier

buissons qui bordent la Bar, ils regagnent Chémery où ils sont recueillis par le lieutenant Héraud qui, de loin à la jumelle, assiste au combat. Des quatre chars de tête, seul celui du capitaine est encore en état de tirer. « *Un premier obus de rupture pénètre dans la tourelle qui emporte le volet de visée, arrachant le lobe de l'oreille de mon mécanicien* [chasseur Heinrich]*qui me crie "mon capitaine, vous allez nous faire assassiner ! " à la vue des obus traceurs qui nous arrivent dessus. Afin de le faire protéger par le moteur, je me suis penché vers lui et, le prenant par l'épaule gauche, je lui ai crié " vire ! vire ! ". Au même instant, un obus transperce ma tourelle et du métal en fusion me tombe dans le cou. Si mon brave gars ne m'avait pas exprimé son inquiétude, je ne me serai pas penché vers lui et j'aurai eu la tête emportée* » (Mignotte).

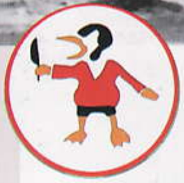
Le canon dirigé vers l'arrière, Mignotte continue de tirer. Le demi-tour vient à peine d'être achevé qu'un gros obus arrache la chenille gauche et déplace le char de plusieurs mètres. Se rendant compte qu'il ne pourra tenir longtemps, le commandant de la 3e compagnie ordonne à son mécanicien d'évacuer en profitant d'un feu nourri qu'il déclenchera pour aveugler l'ennemi. Heinrich devra prévenir au passage les deux chars restés en arrière (sergent Boitard et caporal-chef Thirache) de se replier sur Chémery pour se mettre aux ordres du lieutenant Héraud. Ce qu'ils font. Le **30 016** de Boitard (mécanicien Bernardeau) est d'ailleurs momentanément hors de combat, son chef ayant été intoxiqué par les gaz provenant du tir de la mitrailleuse. Quant au **30 002** de Thirache, il ne se déplace que péniblement, un galet de son train de roulement ayant été arraché par un obus antichar. Il sera d'ailleurs finalement abandonné à Chémery.

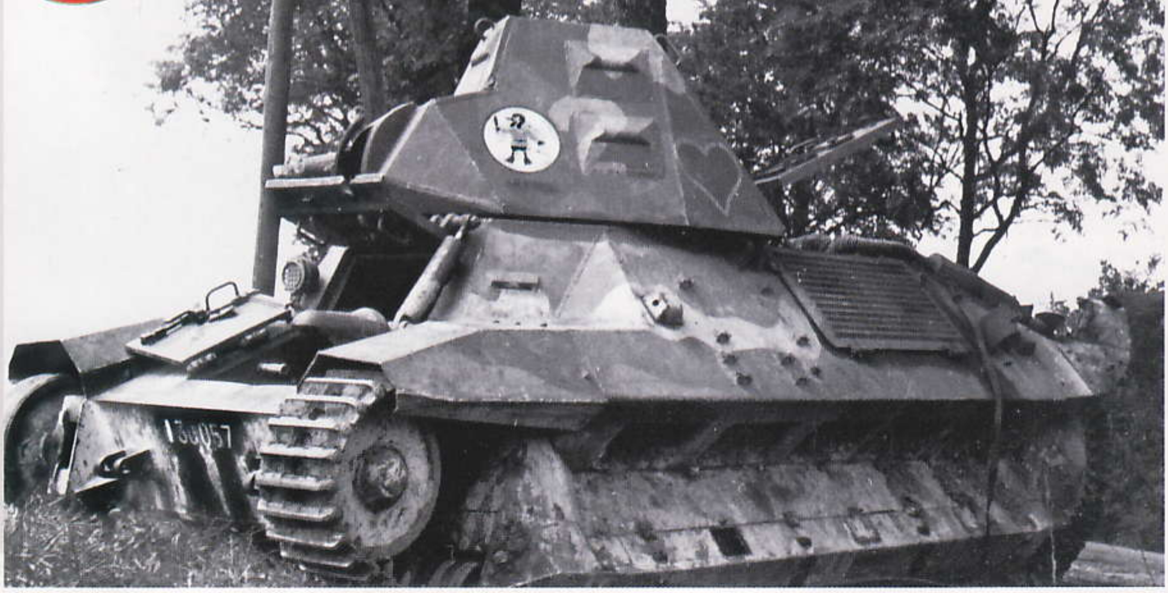


30 020
(→ page 65)

Le « salut aux braves » des Panzer

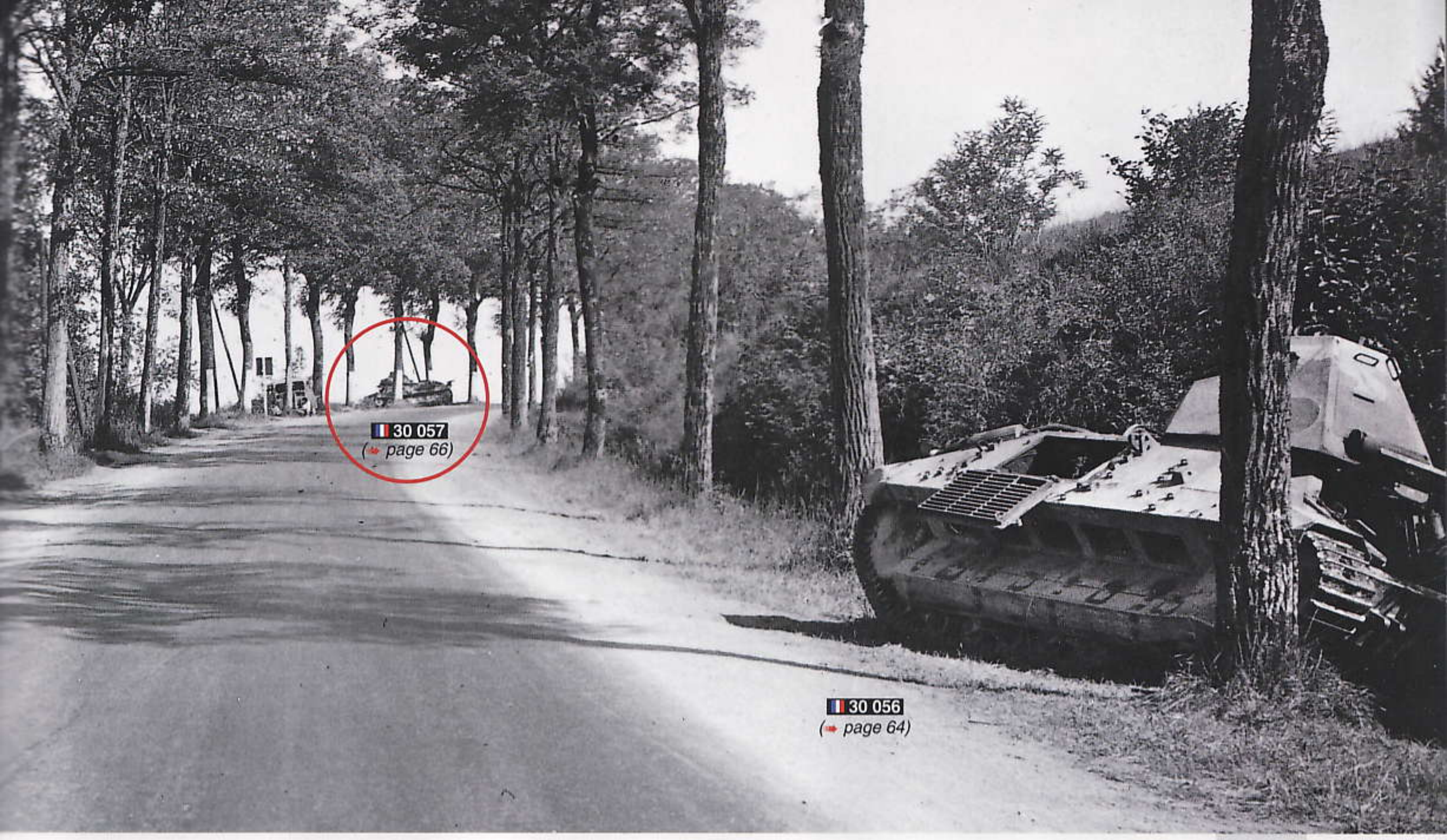
Après un tir répété et violent, le char du capitaine se tait, arme enrayée. Les Allemands, croyant tout fini, cessent le tir et, pendant de longues minutes, c'est le silence de part et d'autre. Mais le capitaine parvient à débloquer la culasse de son 37 Mle 1918, de nouveau prêt à tirer. Il reste une trentaine d'obus. Un char enne-





Lui aussi mis hors de combat sur la route de Chémery à Connage, le 30 057 du sergent Corbeil (2e section) possède l'insigne particulier représentant un petit personnage, peut-être Donald, qui cotoie un grand « 2 » (reste de l'indicatif « 52 »). *(Coll. S. Bonnaud)*

Grâce au document ci-contre, le plus beau connu à ce jour de cet appareil désormais célèbre, nous savons à présent que le nom *Mickey* peint sur le pan coupé avant de la tourelle (→ *Trackstory 7 de Pascal Danjou, page 58)* **a été ajouté après la bataille.** *(Coll. Alain Aubrat, avec un coup de chapeau spécial à Pascal Danjou pour sa coopération)*



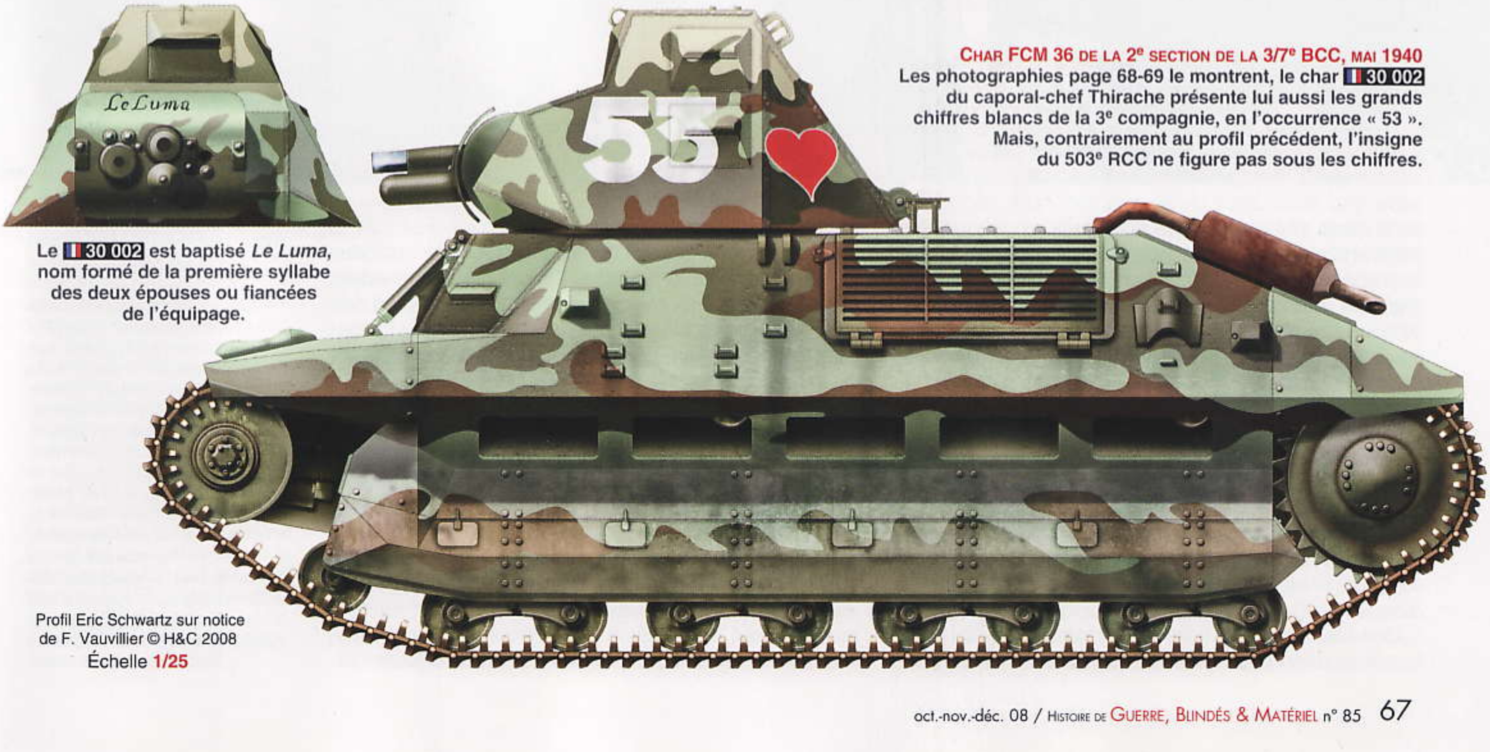
Le tournant de la route qui mène de Chémery à Connage est meurtrier pour la 3^e compagnie qui y perd au moins quatre chars. À gauche le 30 020 du sergent Le Tallec (3^e section). À droite, le 30 056 du sous-lieutenant Lacroix, chef de la 2^e section. Au fond, le 30 057 du sergent Corbeil (2^e section). Le 30 030 du capitaine Mignotte, détruit en retrait après le virage, n'apparaît pas sur le cliché. *(Coll. M. Bureau)*

mi s'ébranle et fait quelques mètres, lentement. Le FCM reprend son tir et l'ennemi s'immobilise. Les échanges de tirs reprennent. Brûlant avec intensité, le char de Le Tallec protège en partie, par sa masse et la fumée, celui du capitaine. Les Allemands, dont les chars marchent à l'essence, n'osent pas en approcher pour prendre dans l'axe de leurs gros canons[11] le dernier char français et seuls les obus lancés des tourelles[11] crépitent sur le blindage du FCM.

> « Je vois alors les canons des Panzer se dresser ostensiblement vers le ciel » : le salut aux braves

Les derniers obus du char du capitaine sont épuisés ; jusqu'à Chémery, le terrain est vide d'amis. Tous les autres survivants semblent avoir réussi à rejoindre. Mignotte sort de son char par la porte avant sans la moindre précaution, exténué, flottant dans un état second. « *Je revins à la réalité en me disant que j'allais me faire tirer comme un lapin par les Panzer tous proches. À ma stupéfaction, je m'aperçois que le tir allemand a cessé dès que j'ai mis pied à terre, et je vois alors les canons se dresser ostensiblement vers le ciel. Je suis resté là, abruti par le bruit du combat, sans bouger, jusqu'au moment où j'ai entendu le sergent Corbeil : " venez mon capitaine ".* »

Corbeil, qui était toujours dissimulé derrière son talus, court vers son chef et l'entraîne vers la hauteur, vers les bois. « *Le sergent Corbeil me suivant, je grimpe le talus avec l'idée de gagner le bois. Une fois là-haut, on se trouve en plein milieu de soldats allemands, et je crois que nous devons à nos blousons de cuir, comme à nos casques à visière coupée, qu'ils ne fassent sur le champ attention à nous. Ce n'est qu'en nous voyant marcher un peu trop vite vers le bois qu'ils tirent*



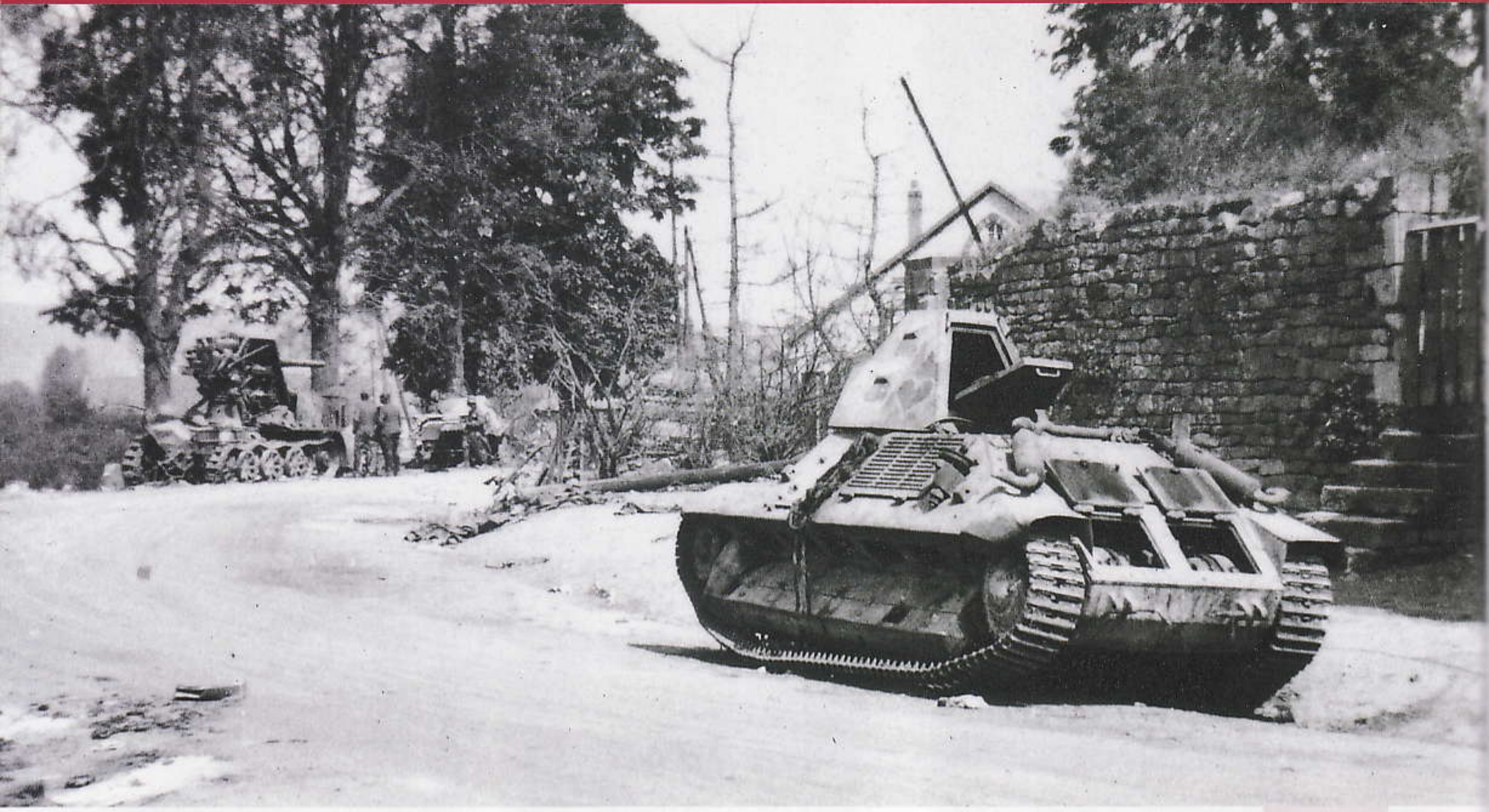
Char FCM 36 de la 2^e section de la 3/7^e BCC, mai 1940
Les photographies page 68-69 le montrent, le char 30 002 du caporal-chef Thirache présente lui aussi les grands chiffres blancs de la 3^e compagnie, en l'occurrence « 53 ». Mais, contrairement au profil précédent, l'insigne du 503^e RCC ne figure pas sous les chiffres.

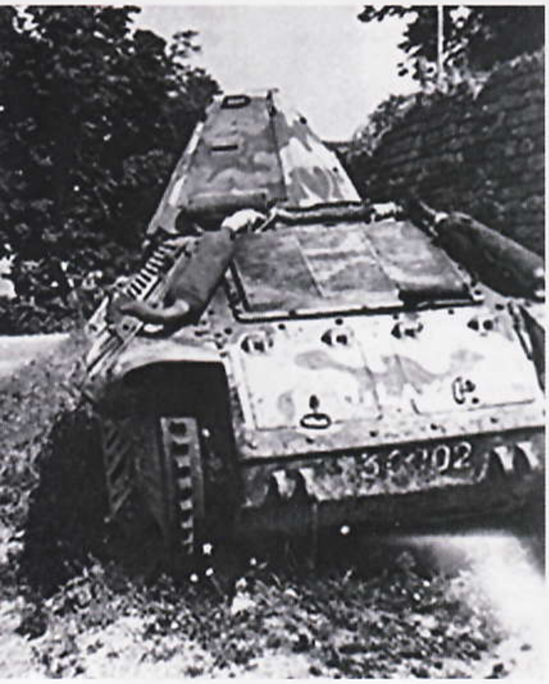
Le 30 002 est baptisé *Le Luma*, nom formé de la première syllabe des deux épouses ou fiancées de l'équipage.

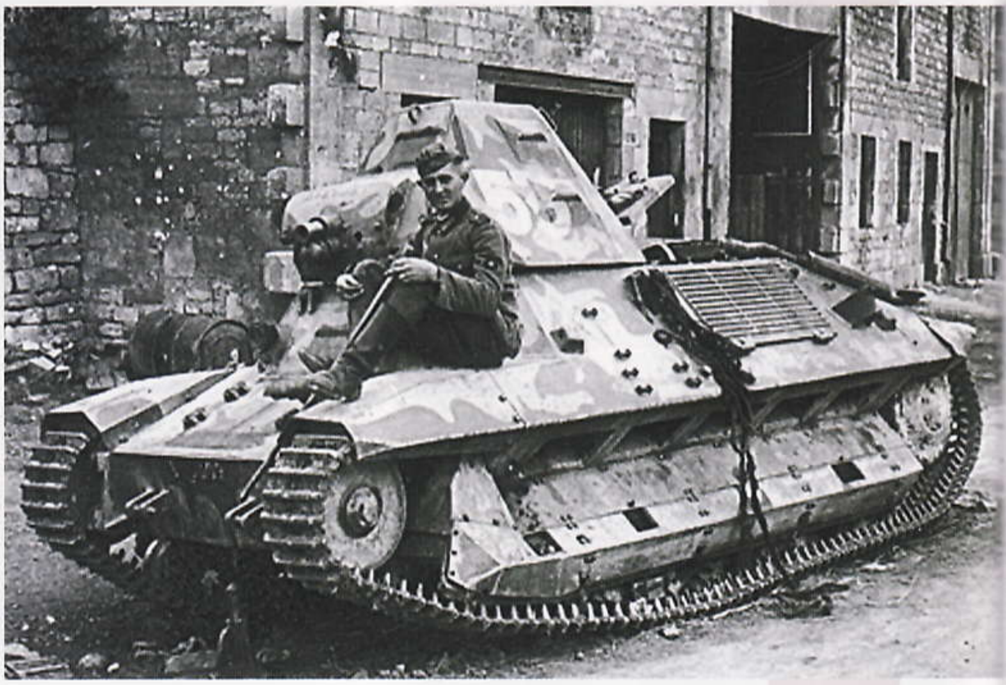
Profil Eric Schwartz sur notice de F. Vauvillier © H&C 2008
Échelle 1/25

Note

[11] Voir note 10 page 65. Par respect pour les témoignages des anciens, nous avons cependant conservé les descriptions qui en sont directement tirées.







sans nous atteindre. Dans une clairière, je vois une batterie française abandonnée, les culasses des canons enlevées. Les artilleurs ont laissé derrière eux leurs chevaux attachés à des arbres. Je libère ces braves bêtes qui se mettent à nous suivre, et le résultat ne tarde pas. Des canons automoteurs allemands ouvrent le feu sur nous. On se met à courir, les chevaux prennent le trot. Je dis à Corbeil, " si l'on ne s'en débarrasse pas, nous sommes fichus ". La seule chose à faire est de quitter le sentier et de dévaler la forte pente avec l'espoir qu'ils n'en feront pas autant. On dégringole et les chevaux restent sur le sentier. Arrivé en bas, je vois Chémery, je le croyais de l'autre côté, ayant perdu le sens de l'orientation dans la bataille. Sans ces braves chevaux, je me serai retrouvé au milieu des lignes allemandes ! » (Mignotte).

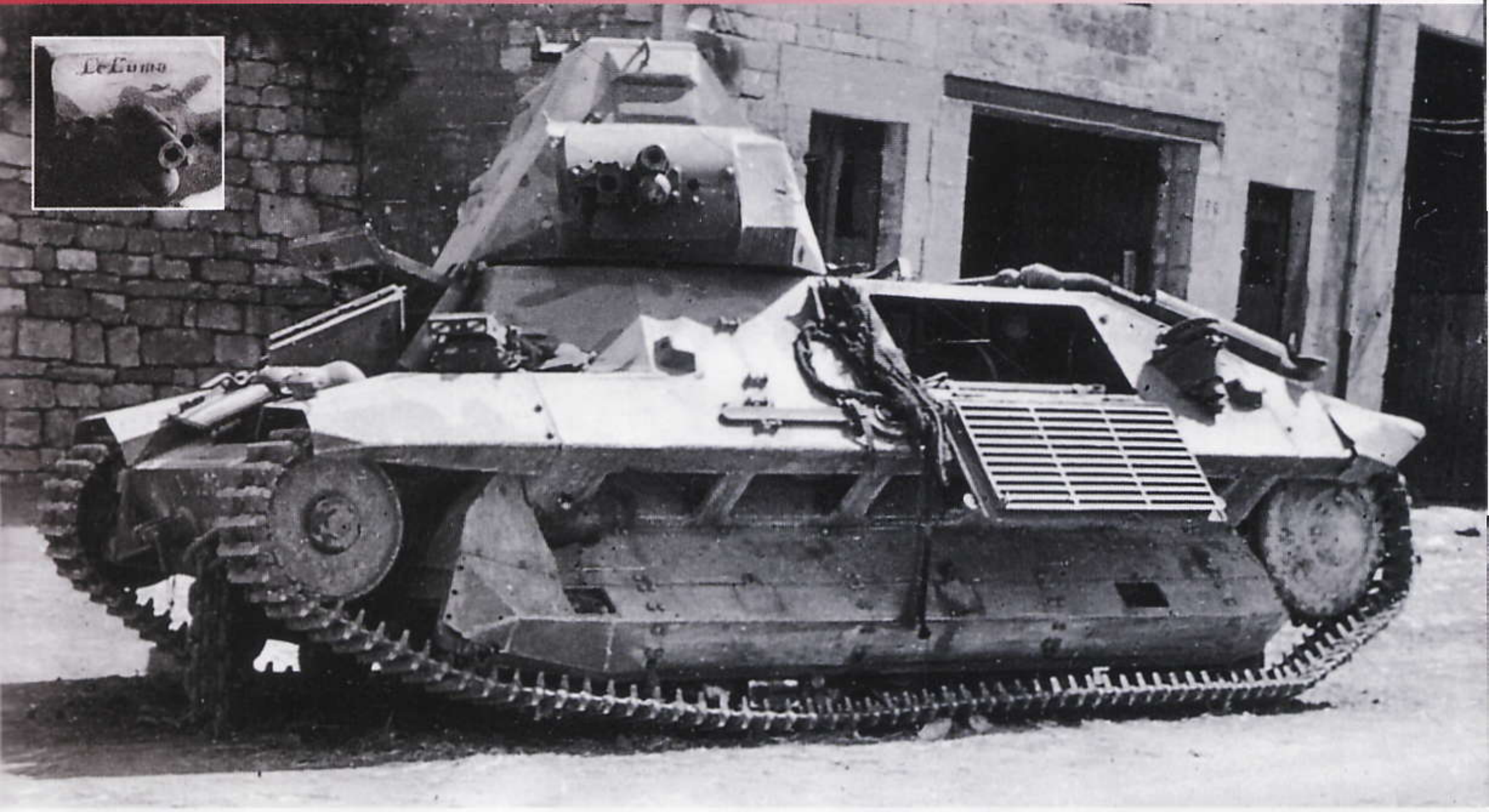
Une heure plus tard, les deux hommes réussissent à rentrer dans nos lignes où les accueillent les premiers [12] les lieutenants Héraud et Chassedieu.

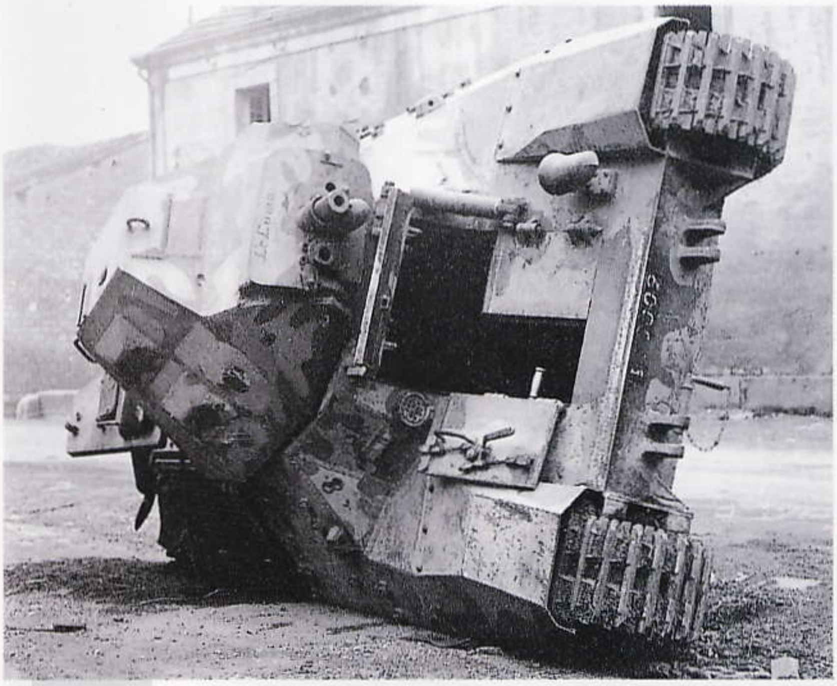
Ces deux officiers ont déployé une activité fructueuse pendant toute la matinée. Tandis que Chassedieu se portait lui-même avec deux dépanneurs auprès des chars de Pagès pour tenter de les réparer, le lieutenant Héraud avec d'autres dépanneurs et quelques motocyclistes faisait le coup de feu contre des éléments ennemis progressant par la rive ouest de la Bar (zone de l'armée voisine), les empêchant de s'emparer des lisières de Chémery. Grâce à leur action, trois chars peuvent être récupérés et les équipages qui ont pu sortir des appareils détruits rentrent dans nos lignes.

La 4^{e} section Levitte en détresse

Pendant que se déroule cette action, la 4^{e} section tente en vain de se dépanner. Son chef, le sous-lieutenant Paul Levitte, a raconté en détail le récit de cet-

Les cinq documents de cette double page présentent tous le 30 002 *Le Luma* du caporal-chef Thirache (mécanicien Auclair), de la 2^{e} section, qui a pu regagner péniblement Chémery, sur ordre de son capitaine de compagnie, mais où il devra finalement être abandonné, son train de roulement endommagé ne lui permettant pas d'aller plus loin. Sur la plage arrière, le char porte l'inscription *Hilak* à la consonance peu française. En arrière-plan de la vue générale, on distingue le Bufla (automoteur de 8,8 cm Flak) détruit à Chémery.
(Coll. Michel Bureau, Stéphane Bonnaud et M. Poulain)





Ce dernier document, postérieur aux quatre précédents, montre que le 30 002 (dont le nom *Le Luma* est ici parfaitement visible, de même que le grand numéro « 53 » blanc) a été poussé sans ménagement pour dégager la route traversant Chémery.
(Coll. Stéphane Bonnaud)

Note

12. Ensuite, à la sortie sud de Chémery, le capitaine Mignotte et le sergent Corbeil retrouvent le commandant Giordani et un officier d'état-major du bataillon (Delorme ou Valude ?) qui les ramènent à la maison forestière derrière le Mont-Dieu.

te journée dans une lettre (inédite) qu'il adresse de Verdun à sa mère, le 4 juin 1940, six jours avant sa mort au combat :

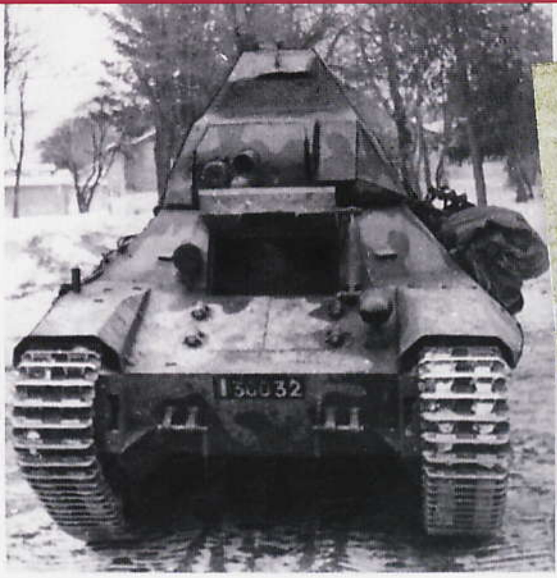
« *Le 14 mai nous fûmes engagés croyant n'avoir devant nous que des éléments légers allemands – voitures blindées du type « cavalier » et de l'infanterie allemande. Comme les fantassins de chez nous étaient craintifs, notre but à nous était uniquement de les rassurer et de leur faire reprendre certaines positions.*

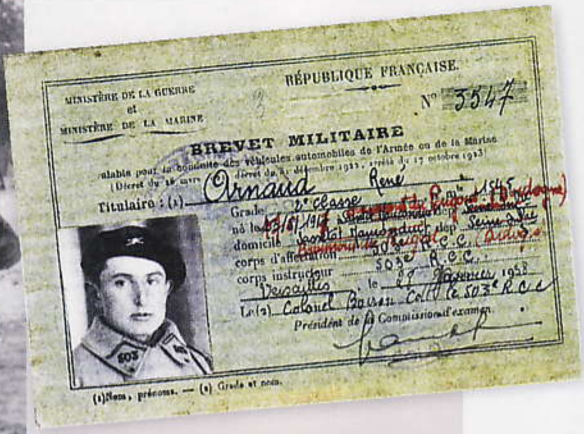
Dès le début du combat nous fûmes pris à partie par des chars lourds allemands. Nous étions dans une vallée pas très large, bordée, à droite, par une colline boisée, à gauche, par une rivière peu large mais profonde et un canal, et plus loin des bois. Largeur de cette vallée : 500 m. Dès le début nous étions en très mauvaise posture. Si nous avions reculé, jusqu'où ces chars allemands seraient-ils allés ?

Eh bien, de notre compagnie, nous sommes tous restés à nos emplacements et avons lutté sur place. Par la suite nous avons appris de prisonniers allemands que nous avions attaqué la 10e Panzerdivision dans laquelle se trouve le régiment de la " Grande Allemagne ", élite des troupes allemandes, mais là n'est pas le point important. Leur commandement qui a vu notre résistance n'a pas osé pousser plus loin après un combat qui n'avait duré que deux heures. Lorsqu'il a vu notre acharnement, il a craint que nous n'étions que l'avant-garde d'un dispositif de chars très important et que nous ne cherchions qu'à les attirer dans une embuscade [...]. *Dans tout cela je fus engagé à la gauche de la compagnie et c'est cela qui m'a sauvé, car j'étais éloigné de la route par laquelle arrivaient les gros chars. J'avais avec moi un 3e mécanicien. Le premier, Brusnel, s'était cassé un bras à Mourmelon et était à l'hôpital, le second Tannerey, était en permission. Ce 3e mécanicien n'était pas bien adroit et déjà au début avait, entre autre, fait quelques erreurs et avait embouti un arbre. À un moment, j'ai vu à ma droite une arme antichar qui me tirait dessus, je lui criais de se camoufler derrière des buissons qui se trouvaient à une trentaine de mètres de là. Il me fit une mauvaise manœuvre, cala son moteur* [vitesse mélangée] *et resta pendant deux minutes immobile. Après, il ne put repartir. Cet arrêt de deux minutes avait permis au canon allemand de m'envoyer trois obus dont un avait percé le moteur, coupant le robinet d'alimentation de gasoil. Mon char* **[30 086]** *était en panne. J'ai sauté à terre. À peine étais-je dehors que de trois côtés différents on me tirait dessus : de face, de gauche et de droite.*

« Dès le début du combat, nous fûmes pris à partie par des chars lourds allemands », écrit Levitte

À ce moment là j'ai eu peur, très peur, car je ne pouvais plus bouger. J'étais couché le long du char et n'importe quel mouvement que je faisais, je risquais de me faire toucher. Je voyais les balles arriver dans l'herbe autour de moi, ou au-dessus de moi. Enfin je prenais ma décision et ressautais dans mon char pour continuer à tirer. J'ai réussi à détruire le canon qui m'avait





MINISTÈRE DE LA GUERRE
et
MINISTÈRE DE LA MARINE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3547

BREVET MILITAIRE

valable pour la conduite des véhicules automobiles de l'Armée ou de la Marine
(Décret du 16 mars [illegible] décret du [illegible] décembre 1922, arrêté du 17 octobre 1923)

Titulaire : (1) Arnaud René Mle 1545
Grade 2e classe [illegible]
né le [illegible]/1914 à [illegible] dép. Seine-Inf.
domicile [illegible]
corps d'affectation 503e R.C.C.
corps instructeur 503e R.C.C.
Versailles, le 27 Janvier 1938
Le (2) Colonel [illegible] Cdt le 503e R.C.C.
Président de la Commission d'examen.

(1) Nom, prénoms. — (2) Grade et nom.

Vu durant l'hiver 1939-40 au quartier Villars à Verdun, voici le 30 032 à bord duquel le sergent-chef Wehrlé sera mortellement blessé le 14 mai 1940.
Ci-dessus, **son mécanicien le chasseur René Arnaud sera l'un des compagnons de l'équipée du sous-lieutenant Levitte.** *(Coll. Jean-François Boucher)*

descendu. Mais mes armes étaient déréglées et je ne pouvais plus tirer avec précision. Alors je suis redescendu de mon char et j'ai essayé avec un autre char de me dépanner, puis un troisième est venu à mon aide. Nous allions réussir malgré un tir de concentration qui nous ratait à chaque coup lorsqu'un gros char nous a tiré en pleine tourelle [en plein centre, à hauteur du chemin de roulement] *de notre 1er char* [**30 032**], *blessant à mort le sergent-chef* [Raymond] *Wehrlé.*

Alors j'ai sauté sur ce char, j'ai sorti Wehrlé, j'ai fait sortir mon mécanicien de mon char [Gicquel], *celui du sergent-chef Wehrlé* [René Arnaud] *car son char était immobilisé, et j'ai libéré celui qui avait fait en premier le remorquage* [**30 052**, sergent Froussart[13], mécanicien Cambier]. *C'est providentiel à ce moment-là que je n'ai pas été blessé car on tirait de partout. J'ai pris Wehrlé sur mon dos pour le sauver, mais je venais de faire 100 m en courant, en rampant, en me traînant, en bondissant, lorsque, très près d'un couvert, un char que je n'avais pas vu est venu à 100 m à notre gauche et m'a mitraillé. Or on voyait que je portais un blessé. Les Allemands de cette formation de chars sont des sauvages. Il ne m'a pas touché. À 10 m à ma droite, coulait la rivière dont je t'ai parlé plus haut. Je me suis jeté dedans avec Wehrlé et mes deux mécaniciens* [Gicquel et Arnaud] *et nous avons progressé pendant 200 m, mais à bout de souffle. La rivière profonde de 2 m, les bords à pic et en glaise avec des arbrisseaux épineux barrant le chemin tous les 10 m.*

« Je ressaute dans mon char et, continuant à tirer, réussis à détruire le canon qui m'avait descendu »

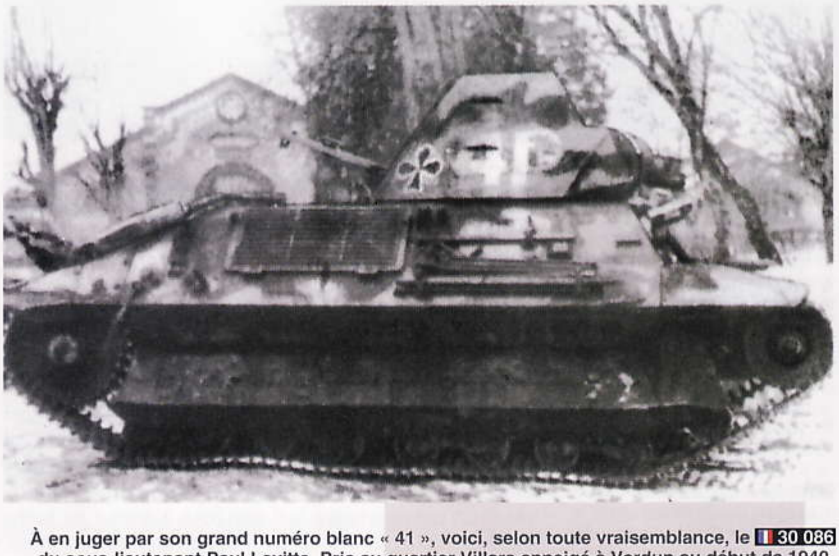
Wehrlé, n'en pouvait plus, (car il fallait le soutenir de plus en plus), m'a supplié de ne plus avancer et de le laisser mourir sur place. Alors tant bien que mal on s'est accroché dans les arbustes et nous sommes restés là avec lui. Il est rentré très peu de temps après dans le coma et mourut [à 10 heures][14] *quelques minutes avant que les premiers échelon d'infanterie allemande n'arrivent. Ils passaient à 10 m de nous.*

À midi, tout un détachement a déjeuné à côté de nous. Nous sommes restés 12 h sans bouger et le soir on a pu, après avoir rampé au travers d'un parc à chars ennemis, revenir dans nos lignes. Nous avons presque tout le temps marché, passant entre deux groupes de travailleurs. On s'est heurté à deux patrouilles. Il nous a fallu ramper dans les prés pendant trois quarts d'heure, les patrouilles s'étant échelonnées, un homme tous les 10 m, nous barrant le chemin. On s'est replié et on a passé à la gauche de ces deux patrouilles qui avaient évidemment dégarni le réseau de surveillance à leur gauche. Après, me basant sur l'étoile polaire[15], *écoutant d'où venait le tir lointain de mitrailleuses, on s'est approché des premières lignes allemandes.*

Vers 1 h on était à 15 m d'elles, plaqués au sol et rampant tout doucement. Enfin une partie libre à gauche ; je me risque rapidement à quatre pattes. On fait 200 m, on passe, on se relève et on marche. On arrive à une route, on la franchit. Au même moment je vois sur ma gauche à trois mètres une sentinelle allemande. Elle nous voit, marmonne quelque chose. On enjambe la barrière d'un pré et on continue comme si de rien n'était. Après, plus rien si ce n'est le passage de deux ruisseaux profonds mais pas larges et aussi de l'incertitude de ce qu'il y avait devant. Nous fûmes rapidement éclairés. Un tir de fusil mitrailleur, alors je crie " Français " et j'ai la grande joie d'entendre "' haut les mains, approchez ". Nous étions sauvés. Il était 3 h 30 [lorsqu'ils réussirent à rejoindre l'avant-poste de l'aspirant Brot du 91e RI]. *Il nous a fallu attendre 1 h avant de repartir, nous ne pouvions circuler de nuit dans les lignes. Le reste du retour fut sans histoire. Je ne savais plus où était le bataillon. J'avais des renseignements et j'allais les porter au 2e bureau de deux corps d'armée différents et à 2 h de l'après-midi j'arrivais dans mon cantonnement. Résultat : je fus cité à l'ordre de l'armée et j'ai reçu à titre exceptionnel, huit jours après, la légion d'honneur et la croix de guerre avec palme. Voilà ce que j'aurais voulu te dire de vive voix. »*

Pour la 3e compagnie, les pertes sont extrêmement lourdes. Sur treize chars engagés, trois seulement ren-

Le sous-lieutenant Paul Levitte, en compagnie des chasseurs René Arnaud *(à gauche)* **et Gicquel** *(à droite)*, **le 2 juin 1940, jour de la remise des croix de guerre et de la légion d'honneur.**
(Coll. anciens des chars via Stéphane Bonnaud)



À en juger par son grand numéro blanc « 41 », voici, selon toute vraisemblance, le 30 086 du sous-lieutenant Paul Levitte. Pris au quartier Villars enneigé à Verdun au début de 1940, ce document provient de la même série que ci-dessus et page 61, mais il a été retrouvé dans un autre contexte. *(Photographie publiée dans l'ouvrage de Gérard Giuliano, Les Combats du Mont-Dieu, éditions Terres ardennaises 1990, page 14. DR)*

trent dans nos lignes (le **30 002** qui sera abandonné à Chémery, le **30 016** et probablement le **30 010** car ils participeront tous deux au combat du 10 juin). Sont perdus le char du capitaine, deux chars de la 1re section, deux chars de la 2e section, deux chars de la 3e section et les trois chars de la 4e section. ■

(à suivre, avec le destin des 1re et 2e cies)

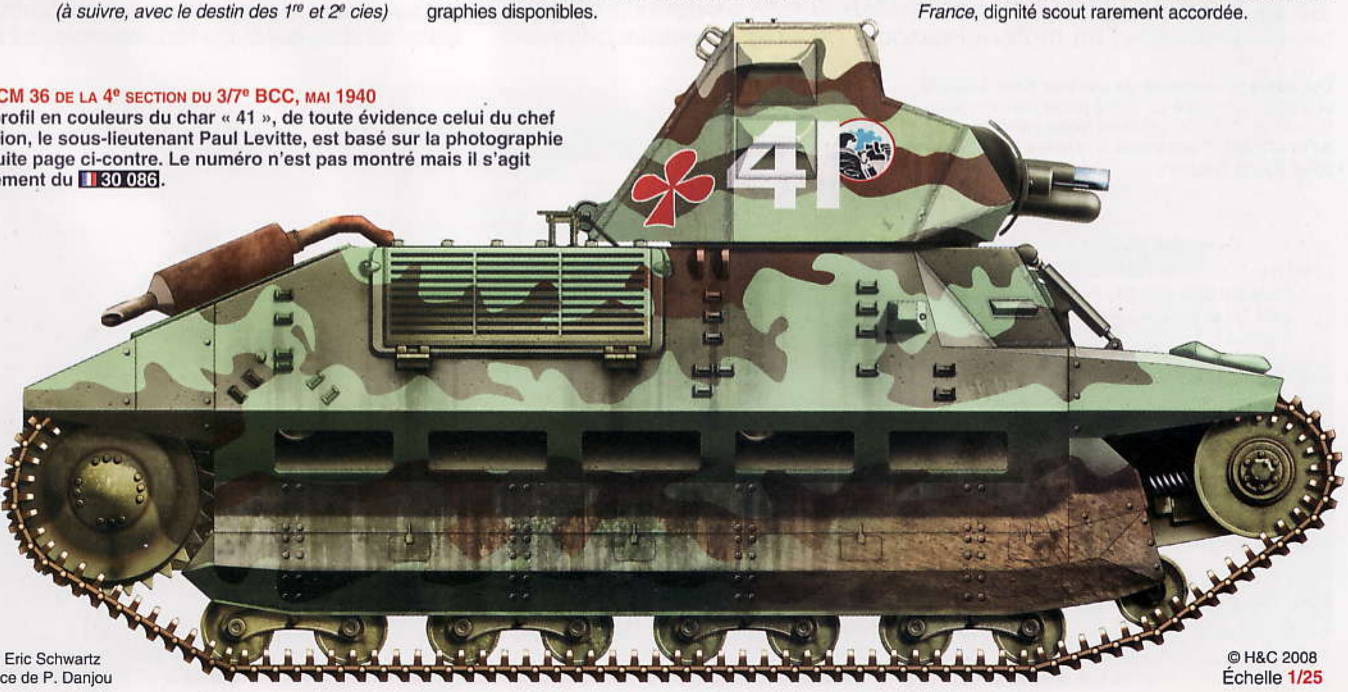
REMERCIEMENTS

L'auteur et la rédaction tiennent à adresser leurs remerciements à Alain Aubrat, Jean-François Boucher, Stéphane Ferrard, Régis Potié, et tout particulièrement à Michel Bureau et Pascal Danjou, pour les prêts iconographiques donnant à ce dossier son caractère, sinon exhaustif, du moins aussi étendu que possible en l'état actuel des photographies disponibles.

13. Froussart qui a reçu de Levitte l'ordre de se replier, s'enlise dans un marécage. On n'aura plus de nouvelle de l'équipage.

14. « *Je l'ai lâché et l'ai laissé partir au fil de l'eau* », déclarera Levitte ultérieurement à la presse.

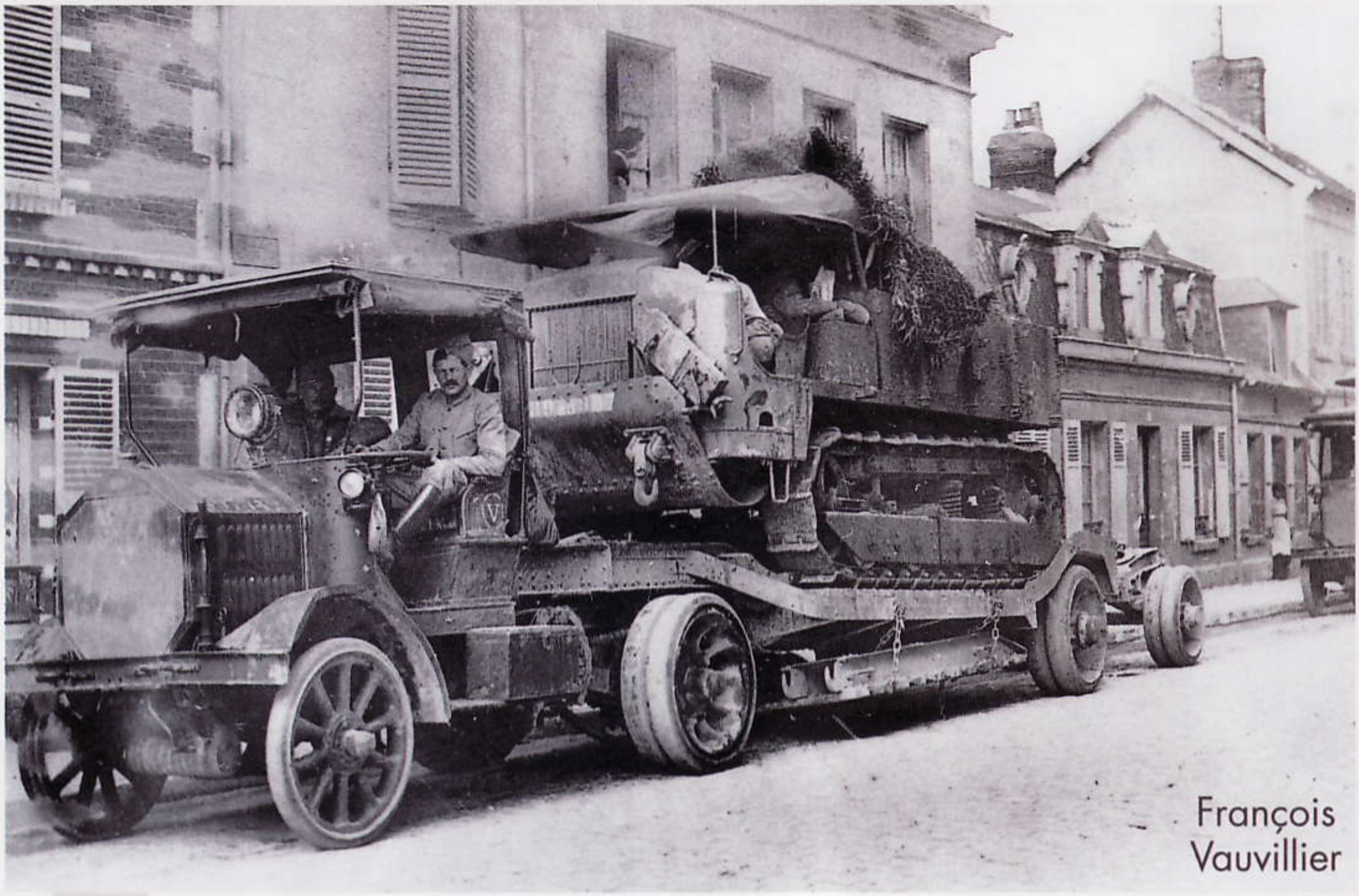
15. Paul Levitte avait créé en 1935 à Croissy la troupe Saint-Léonard 1re Croissy, affiliée aux Scouts de France. Il avait ensuite été adoubé *chevalier de France*, dignité scout rarement accordée.



CHAR FCM 36 DE LA 4e SECTION DU 3/7e BCC, MAI 1940
Notre profil en couleurs du char « 41 », de toute évidence celui du chef de section, le sous-lieutenant Paul Levitte, est basé sur la photographie reproduite page ci-contre. Le numéro n'est pas montré mais il s'agit logiquement du 30 086.

Profil Eric Schwartz
sur notice de P. Danjou

© H&C 2008
Échelle 1/25



François
Vauvillier

LE TRACTEUR KNOX

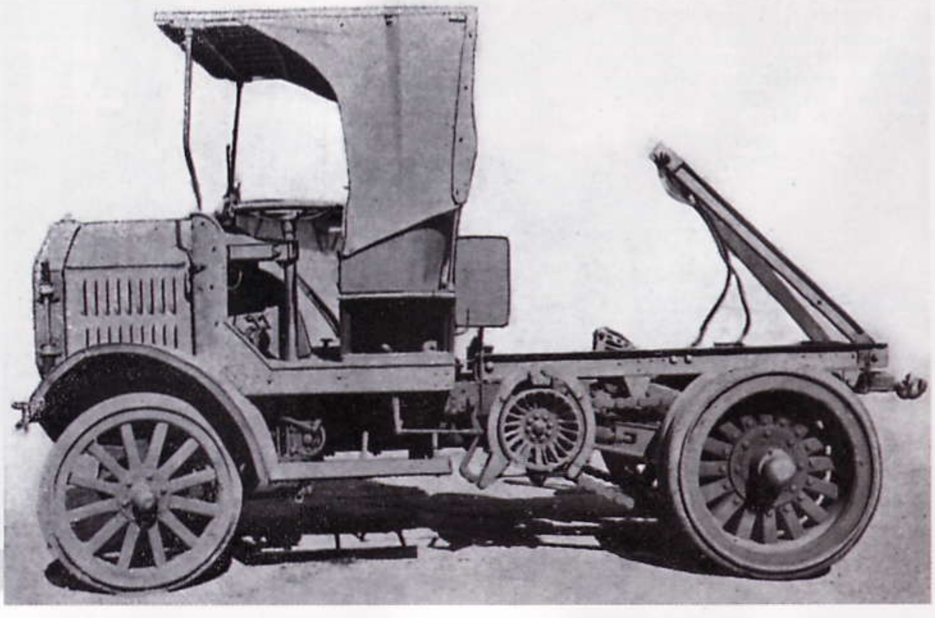
ET LA REMORQUE LA BUIRE, PREMIER ENSEMBLE GROS

La consommation de plus en plus gigantesque de munitions par l'artillerie va indirectement présider à la naissance, en 1918, d'un attelage automobile novateur, qui ouvre la voie aux futurs porte-chars gros porteurs mais aussi à tous les semi-remorques modernes. Examen d'un matériel associé de près aux *caterpillars*.

Cet attelage composé du tracteur Knox 97 542 et d'une remorque La Buire porte un caterpillar SCHNEIDER CD. L'avant-train indépendant de la remorque est traîné à l'arrière de celle-ci. *(Coll. Pierre Touzin)*

La question du tracteur d'artillerie semble résolue dans l'armée française dès 1914-15 avec les modèles dits « *à adhérence totale* » (quatre roues, toutes motrices) que produisent nos constructeurs Panhard, Latil et Renault, ainsi que l'Américain Jeffery [1]. Ceci du moins dans le cadre de l'artillerie lourde à tracteurs (ALT).

Mais un second constructeur d'outre-Atlantique est sollicité au début de l'année 1916, cette fois pour l'artille-



Photographie type catalogue d'un tracteur Knox. Le véhicule est dépourvu ici de ses lanternes et de son phare central. *(DR)*

NOTES

[1] Panhard K 11 et K 13 *(➡ GBM 76 pages 14-25)*
Latil TH et TAR *(➡ GBM 77 pages 70-79)*
Renault EG *(➡ GBM 78 pages 24-29)*
Jeffery/Nash *(➡ GBM 82 pages 20-25).*

[2] L'expression n'existe pas durant la Grande Guerre. Elle naîtra dans les années vingt, lorsque la formule se développera avec, en France, les modèles FAR (Chenard & Walcker), Renault et Latil, entre autres.

[3] *Histoire de l'armée motorisée*, page 227.

[4] Matériels détaillés dans *Les canons de la Victoire* Tome 2, H&C 2008, tout nouvellement paru.

rie lourde à grande puissance (ALGP). Il s'agit de la *Knox Automobile Company* de Springfield, Massachussets, qui commercialise un modèle présentant la particularité, unique à l'époque, d'être organisé en « *avant-train tracteur* » [2]. De fait, Knox peut être considéré comme l'inventeur du camion *semi-remorque*.

Une formule novatrice

La description technique du tracteur Knox retenu par l'armée française a été si bien résumée par André Duvignac [3] qu'il est inutile de la paraphraser :

« *Muni d'un moteur à 4 cylindres, de 50 HP, ce tracteur (à trois vitesses et une marche arrière) n'a que deux roues motrices et pas de carrosserie* [...]. *Sa plate-forme ne forme pas un ensemble rigide avec le châssis auquel il est relié par deux ressorts Cantilever et deux bielles de poussée formant tendeurs de chaînes. Cet arrière, ainsi oscillant, s'accommode des variations de terrain et peut recevoir une charge de 6 tonnes quand on le substitue à l'avant-train d'un chariot à quatre roues, grâce à l'adjonction d'une cheville ouvrière supportée par la crapaudine du tracteur. Ainsi muni d'un chariot, il est apte à transporter un fardeau de 20 tonnes, y compris le poids de la remorque.* »

La naissance d'un tel matériel chez Knox s'explique par le fait que ce constructeur s'est spécialisé, dès 1914, dans les remorques agricoles, et il n'y a pas loin du champ de blé au champ de bataille.

En service dans l'ALGP

L'ALGP met en œuvre des sections de transport depuis 1915. En 1916, trois unités de ce type (dont l'appellation réglementaire est *1re, 2e et 3e sections de traction de matériel ALGP*) existent au sein du 3e RAP et l'on sait que leur dotation type est de 12 tracteurs par section. Il s'agit en grande majorité de Latil TAR, mais l'on y trouve aussi quelques Knox.

PORTEUR MILITAIRE

Pour l'ALGP, le tracteur américain a été essayé au camp de Mailly par deux fois, en février et en novembre 1916. Il lui a été adapté à cette fin un chariot à canon type n° 2 muni de roues pleines spéciales, afin de transporter, soit un tube de canon de côte de 240 modèle 1884 de Bange, soit un tube de mortier de côte de 270 modèle 1889 [4]. Les essais étant concluants, le Knox est mis en service dans l'ALGP. À titre d'exemple, un détachement de la 3e section comportant huit tracteurs Latil et deux tracteurs Knox effectue, en juillet 1917, le transport du 45e groupe de 240 à tracteurs.

En août 1917, les sections du 3e RAP sont réorganisées au sein du 70e RALGP, nouvellement créé, dont elles forment le 15e groupe de batteries de transport (43e à 45e batteries).

Ces sections, puis batteries, assurent une multitude de transport : matériels, rails, tubes de rechange de l'ALGP, surtout depuis les parcs et vers le grand parc de Mailly où à l'intérieur même de celui-ci.

L'emploi du tracteur Knox dans l'ALGP est cependant beaucoup moins saillant que le nouveau rôle qui l'attend, tirant mieux parti de sa conception d'origine : le 3 janvier 1918 sont effectués au Tremblay des essais d'adaptation au tracteur Knox de la remorque porte-caterpillar La Buire.

Tracteur Knox

Curieusement, le Knox ne figure pas dans la Nomenclature des véhicules automobiles en service en France 1913-1921. *On ne le trouve, tardivement, que dans l'édition de 1930 du* Catalogue des véhicules en service dans l'armée, *mais avec peu de renseignements :*

Types : 35 E et 36 T

Moteur : 4 cylindres 127 x 140 de 7 094 cm^3

Puissance maximum : 40 HP selon la formule des Mines (60 HP selon Wilmet, 50 HP selon Duvignac) ;

Poids à vide : 7 000 kg

Charge utile : 10 000 kg

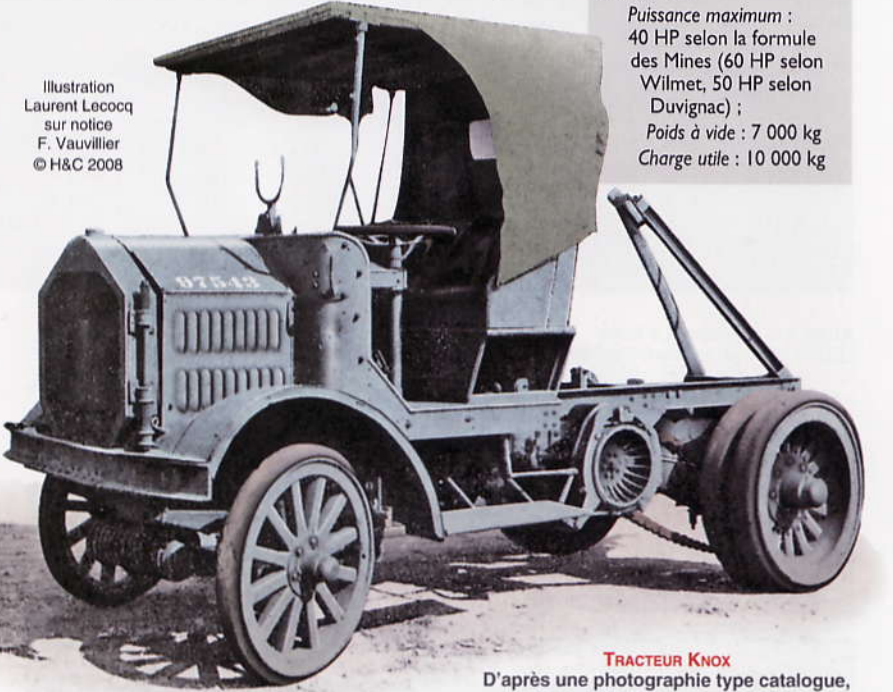
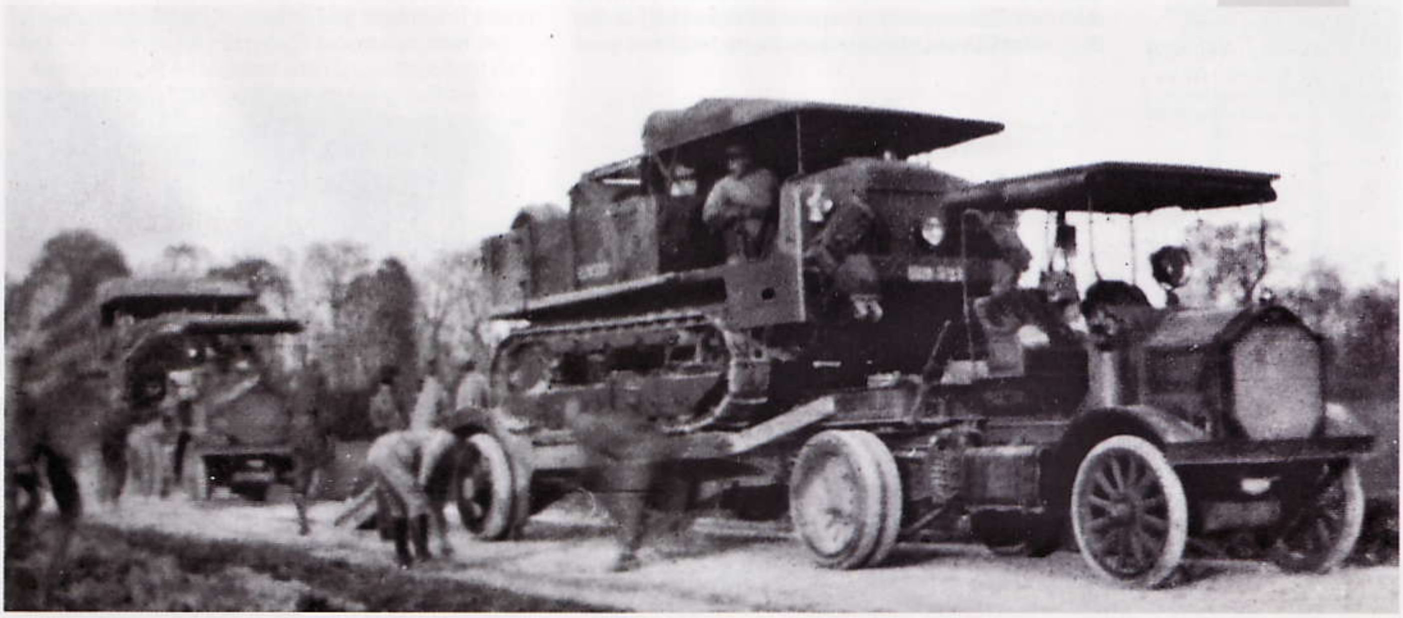
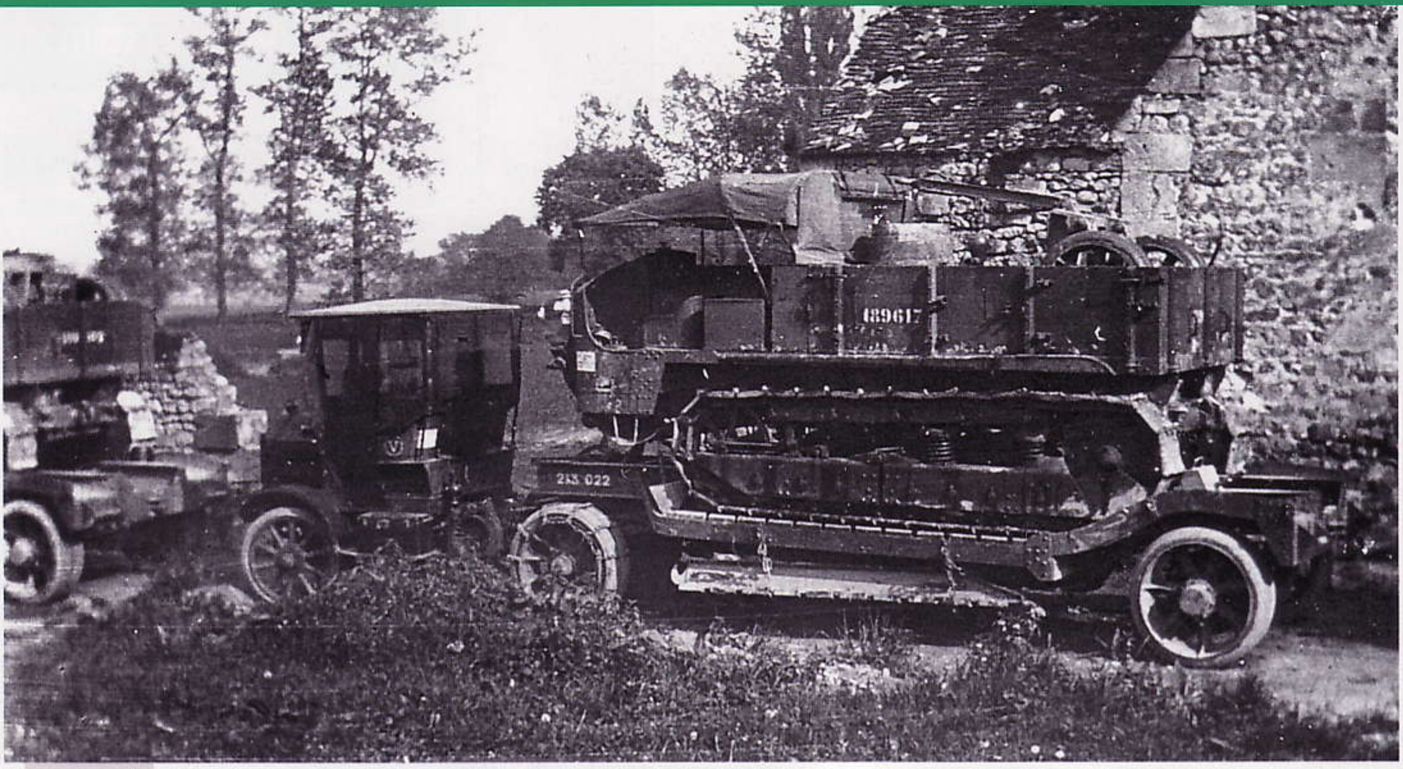


Illustration Laurent Lecocq sur notice F. Vauvillier © H&C 2008

TRACTEUR KNOX
D'après une photographie type catalogue, phare et lanternes non installés.



Manœuvre de montée d'un caterpillar SCHNEIDER CD sur remorque La Buire, été 1918.
(Coll. François Vauvillier)



Attelé à la remorque La Buire 213 022 portant le caterpillar Schneider CD 189 617, ce tracteur Knox vu à Vasseny en mai 1918 appartient à la section de transport du 286e RALT. Des chaînes renforcent l'adhérence du train arrière moteur. *(Coll. Appolinaire Stanislas Lamontre ; prêt de son petit-fils Fabien Lamontre, via Guy François)*

Pourquoi l'attelage Knox-La Buire ?

Pour expliquer la naissance de cet attelage qui deviendra standard, un retour en arrière est nécessaire.

Dès le printemps 1915, l'idée se fait jour, chez Schneider au Creusot, d'un véhicule spécial à chenilles — un *caterpillar*, inspiré du modèle américain Baby-Holt — destiné à la traction en tous terrains de l'artillerie lourde. La question est vite étendue, d'une part au ravitaillement en munitions, d'autre part au transport même de deux artilleries divisionnaires hippomobiles (75 et 155 C) [5] pour, en cas de percée, franchir le *no man's land* sur les talons de l'infanterie. C'est ainsi que, en plus du Baby-Holt, deux modèles français sont adoptés en 1916 et construits en série en 1917-1918 : le *caterpillar porteur* (CPP) **Renault FB** et le *caterpillar remorqueur* **Schneider CD**, matériels que nous traiterons en détail dans un futur article.

Or, si les caterpillars sont convenablement adaptés au terrain bouleversé, ils sont impropres à toute circulation sur route. Il faut donc prévoir, pour leur déplacement de quelque amplitude et leur dépose à pied d'œuvre, des remorques et des tracteurs routiers.

C'est dans ce but que sont adoptées, dès la naissance des caterpillars, les remorques La Buire de 8 tonnes (destinées au transport des Baby-Holt [6] et des Schneider CD) et Delaunay-Belleville de 14 tonnes (pour les CPP Renault). En mars 1918, les armées comptent 50 exemplaires des premières et 14 des secondes, alors que 140 caterpillars sont déjà en service.

Quant aux tracteurs à roues destinés à traîner ces remorques, nous retrouvons nos classiques Latil et Renault « à adhérence totale » mais aussi — et surtout — notre nouveau venu, le tracteur Knox, qui va trouver dans ce rôle son emploi principal.

Les attelages Knox-La Buire en unités

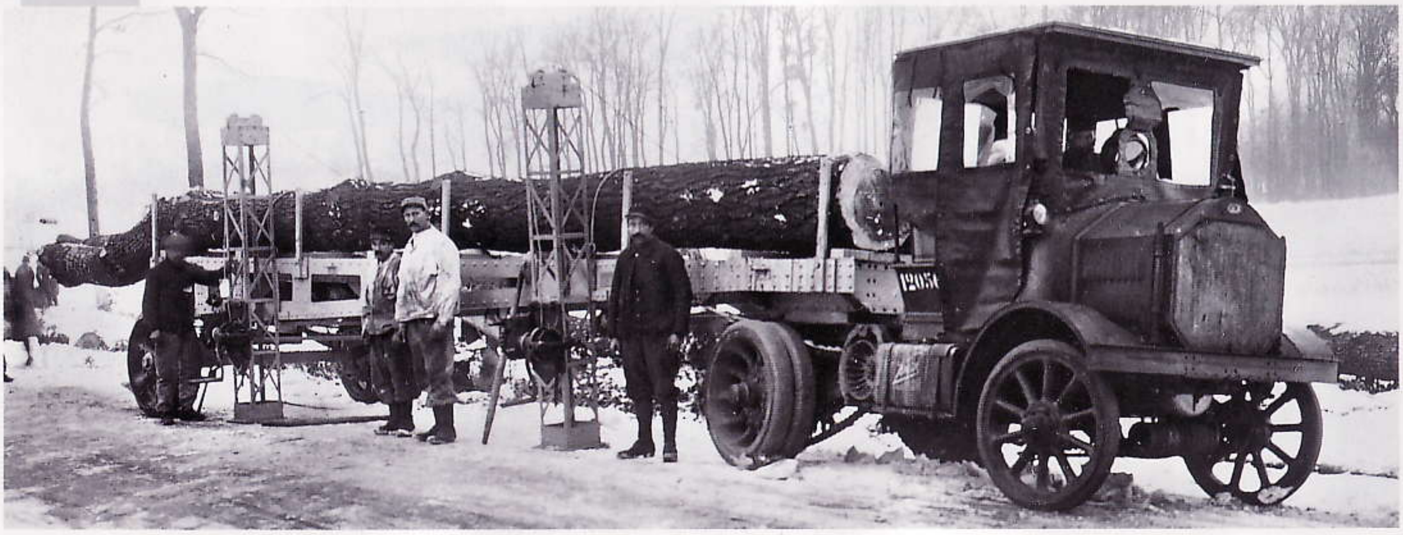
En 1917 est entrepris, au sein de l'ALT, le remplacement des sections de munitions (SM) dont les camions sont inaptes à sortir des routes, par des sections de transport (ST) dotées de caterpillars. L'affaire se heurte cependant à de nombreuses difficultés matérielles, si bien qu'à la fin de la Grande Guerre, alors que deux ST étaient prévues pour chaque RALT, il n'en existe qu'une par régiment (sauf au 289e, complet), soit :

- dix aux régiments « longs » (81e à 90e RALT) ;
- onze aux régiments « courts » (281e à 290e RALT).

Chaque ST compte cinq caterpillars Schneider CD, cinq remorques La Buire et six tracteurs. Ceux-ci, prévus initialement en Latil TAR ou Renault EG, seront en fait des Knox, dont 121 exemplaires au total sont dénombrés à l'inventaire de l'artillerie le jour de l'armistice.

Les remorques sont également en service — cette

Le tracteur Knox 120 500, « habillé pour l'hiver » de la même façon que ci-dessus, est employé au débardage, sans doute durant l'hiver 1918-1919. *(Coll. F. Vauvillier)*



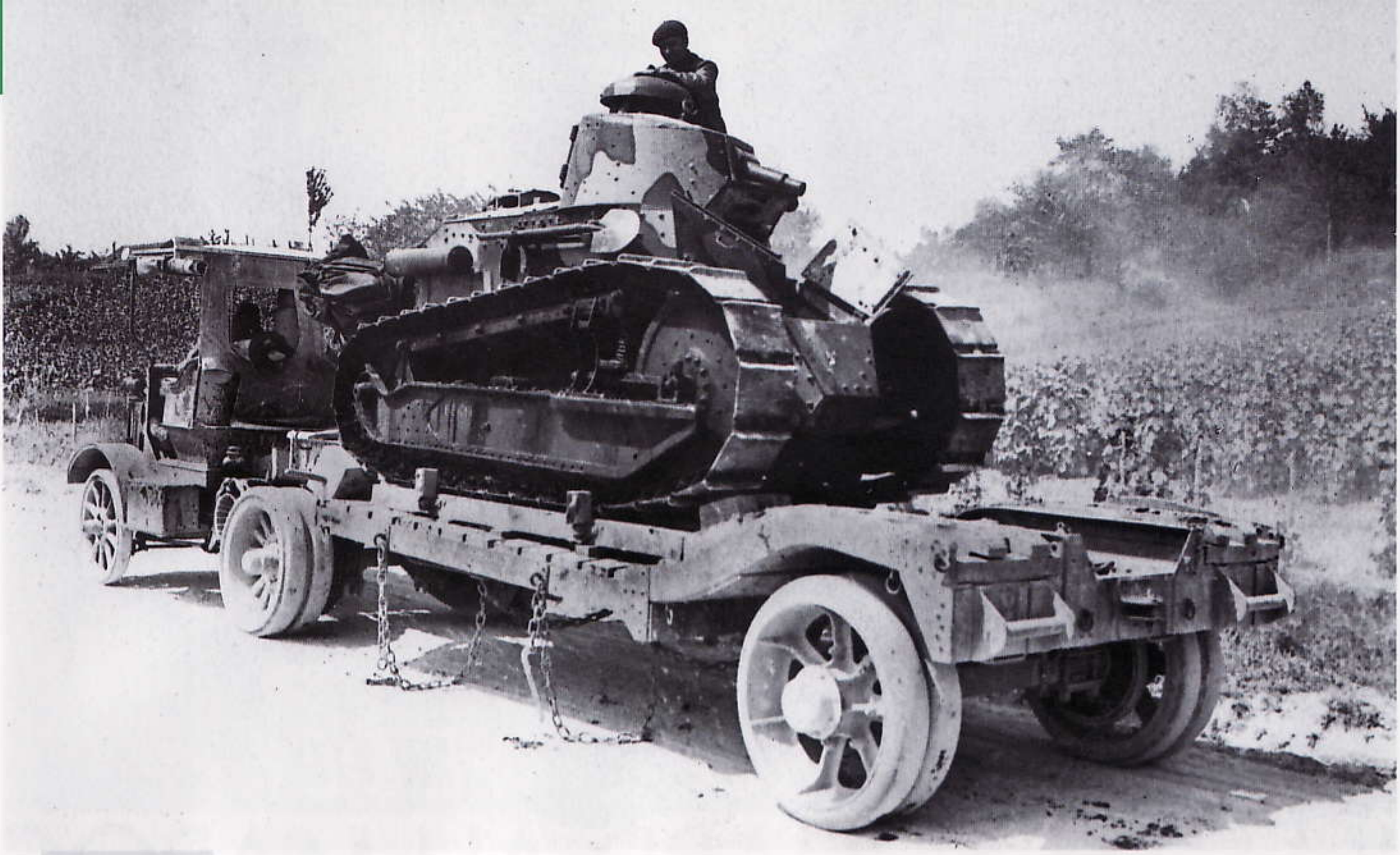
Notes

[5] Demande du GQG du 22 septembre 1916.

[6] Également portables sur remorques dites A1 et A2, obtenues par transformation des anciens chariots bas de 155.

[7] Autant de Knox étaient prévus mais deux seulement seront attribués en tout et pour tout.

[8] Pierce-Arrow R 8, notamment.



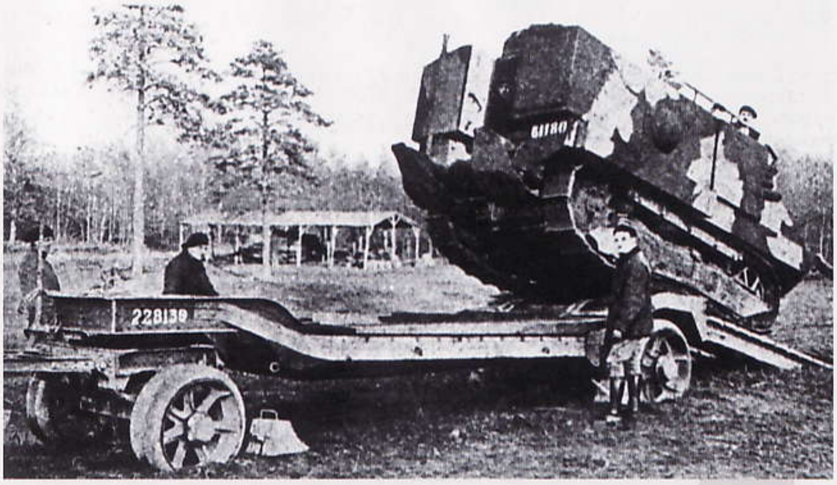
Ce superbe attelage Knox-La Buire transporte un char léger Renault FT vers le lieu de l'attaque, été 1918. La formule du porte-char semi-remorque, qui fera fortune plus tard, est, en l'espèce, pléthorique : le moyen de transport retenu pour les FT sera, durant l'entre-guerres, le simple camion plateau de 7 t puis 7,5 t, bien suffisant pour le petit Renault.
(Coll. François Vauvillier)

fois sans tracteur[7] — à raison de quatre dans chacune des neuf compagnies de caterpillars Renault existant à l'armistice, les tracteurs routiers devant leur être prêtés par d'autres unités pour les déplacements.

Remarquons à ce sujet que la remorque La Buire peut être attelée de deux façons distinctes selon le type de tracteur employé : derrière un Latil ou un Renault, elle est employée complète, avec son avant-train articulé constituant son essieu avant. Mais derrière un tracteur Knox, cet avant-train est enlevé : la remorque repose sur le pont arrière moteur du Knox, constituant ainsi un véritable ensemble semi-remorque. Configuration d'avenir que ce matériel presque oublié a eu le privilège de faire naître, en dépit du défaut du Knox souligné par le général Wilmet : « *ce tracteur, à allure très ralentie, alourdissait les ST dans leurs grands déplacements* ».

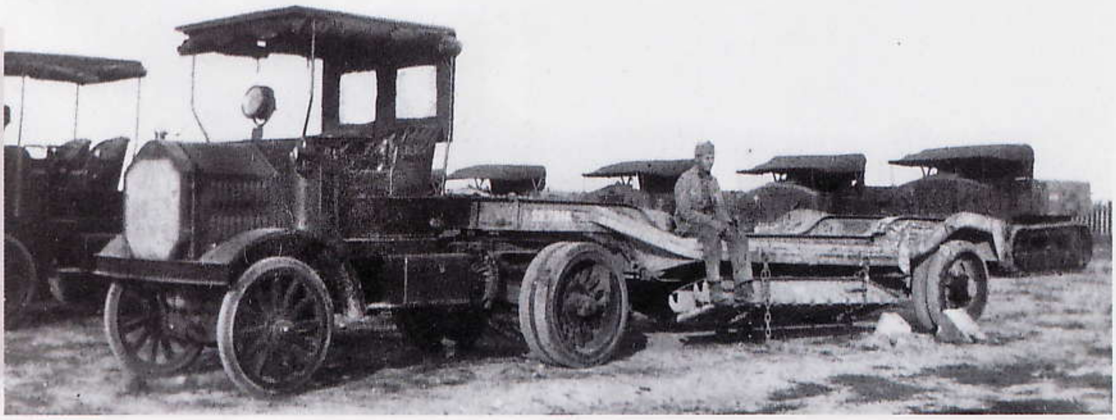
Le premier des porte-chars

Nous ne saurions conclure cette courte évocation sans mentionner le fait que les attelages Knox-la Buire — ou les remorques La Buire avec avant-train derrière tracteurs Latil TAR ou Renault EG — ont constitué les premiers porte-chars réglementaires de l'Histoire. Au cours de l'été 1918, des sections spéciales de camions porteurs[8] et de tracteurs pourvus de remorques sont en effet mis à la disposition des chars légers Renault FT, de façon à permettre le rapide déplacement de ces unités le long du front. De cet usage allait naître toute une lignée de véhicules dont l'emploi est encore indispensable de nos jours. ■

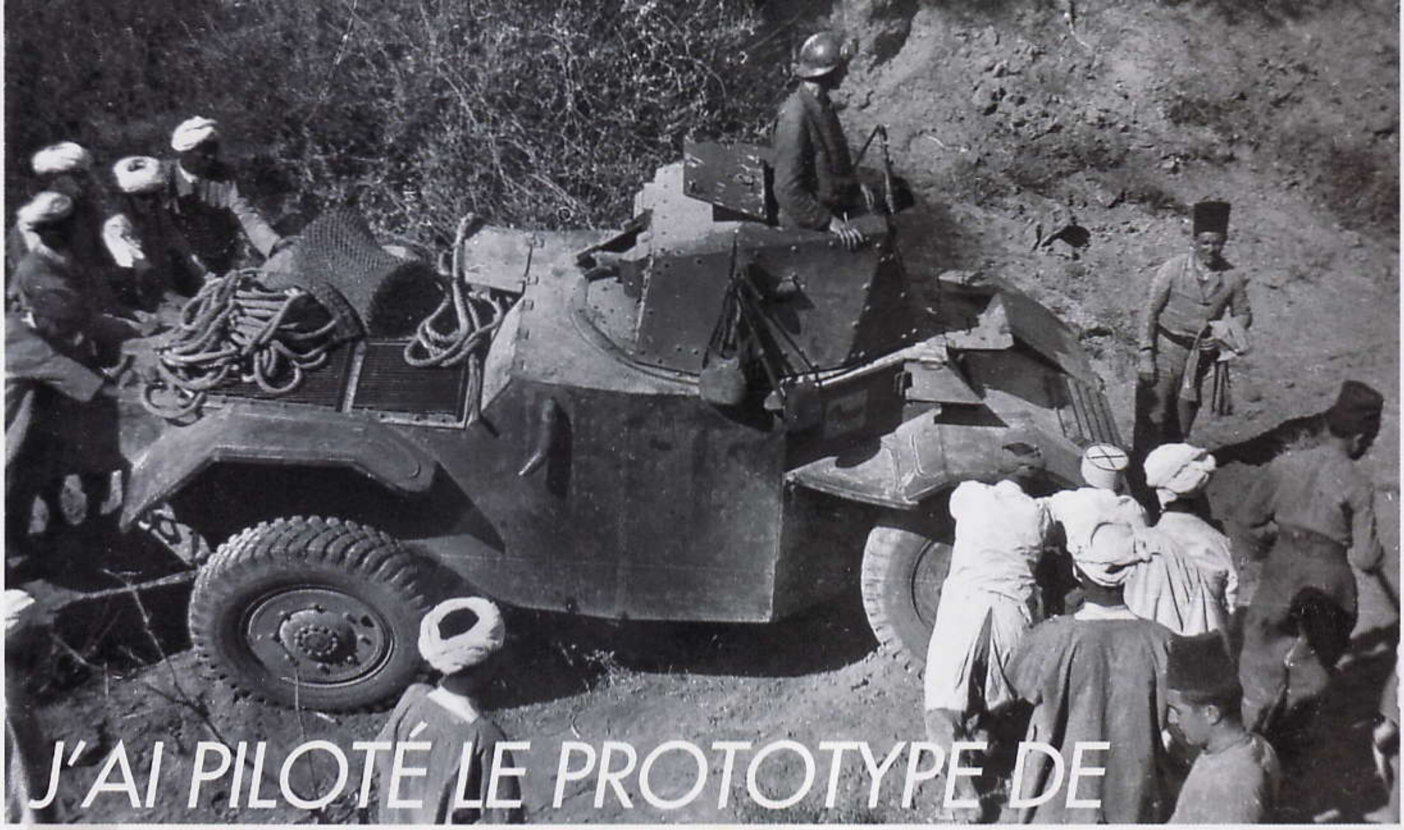


Cette remorque La Buire 228 139 transportant le char Schneider CA 1 61 180 se présente ici avec son avant-train. Cette formule, plutôt qu'un attelage en semi-remorque derrière un Knox, est rendue nécessaire par le poids du char, qui dépasse de 2,5 t celui du tracteur CD, lui-même excédant déjà de 2 t la charge théorique permise.
(Coll. François Vauvillier)

Remerciements
Au général Guy François pour son aide iconographique et les renseignements relatifs aux sections de transport de l'ALGP.



Ces deux tracteurs Knox, le premier attelé à la remorque La Buire 227 214, stationnent au Maroc en 1920 devant un alignement de quatre tracteurs Schneider CD. Effectuée sur de longues distances et la plupart du temps sans le secours du rail, la campagne du Maroc mettra à rude épreuve le matériel automobile. Les Knox sont retirés du service vers la fin des années vingt mais les remorques La Buire se rencontreront encore çà et là en 1940.
(Coll. Pierre Touzin)



J'AI PILOTÉ LE PROTOTYPE DE L'AMD PANHARD AU MAROC

Oued Goulimine, 24 octobre 1936. Pierre Mathieu, en tourelle, observe la population locale mise à contribution pour essayer de remettre sa voiture dans le sens de la marche et d'aplomb. Les deux bidons d'eau appellent que la chaleur à l'intérieur de la voiture — plus de 40°C — est bien plus difficile à supporter qu'une acrobatique descente dans un oued. *(Coll. P. Mathieu)*

Dans GBM 82, nous avons détaillé la production de l'AMD 35 Panhard jusqu'en juin 1940. Mais avant les fabrications de série puis en marge de celles-ci, le prototype a été longuement essayé. Le cavalier Pierre Mathieu, témoin de cette période, se souvient de son périple marocain.

Suite à l'hémorragie causée par la Grande Guerre, Pierre Mathieu, né en mai 1914, n'est appelé qu'à l'automne 1935 alors qu'il est déjà âgé de 21 ans. Il passera deux ans sous les drapeaux, suivant le régime des classes creuses : « *Je suis arrivé au 6ᵉ cuirassiers de Verdun, commandé par le lieutenant-colonel Lafeuillade, le 22 octobre 1935, avec mon permis de conduire civil, ce qui était rare à l'époque. Le régiment était motorisé depuis 1933 mais peu d'hommes savaient conduire en y arrivant. Or, tout le monde devait rouler sur camion, side-car, etc., le but était donc que tous finissent leur service avec leurs brevets militaires.*

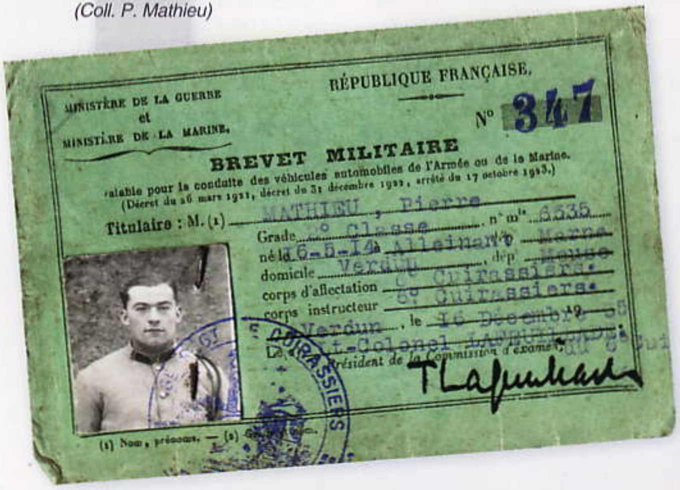
En arrivant, j'ai fait mes classes, principalement de conduite pour passer les permis camion et side-car. Après quelques mois, j'ai été chargé de faire le chauffeur pour mon capitaine ou le colonel.

Lorsque des personnalités venaient visiter le champ de bataille de Verdun, c'est moi qui les conduisais.

Le coq peint sur le blindage avant de l'AMD est le premier insigne du 6ᵉ cuirassiers, auquel le prototype est en permanence affecté. Cette plaque de gourmette fantaisie, vendue au foyer du régiment de Verdun, en montre l'inspiration. *(Coll. de l'auteur)*

6ᵉ CUIRASSIERS

Pierre Mathieu obtient ses permis militaires en peu de temps : motocycliste le 16 décembre 1935, camion de plus de 3 t et AMD le 15 janvier 1936, enfin motocycliste avec side le 10 février 1936. Son brevet porte la signature du lieutenant-colonel Lafeuillade commandant le 6ᵉ cuirassiers. *(Coll. P. Mathieu)*



MINISTÈRE DE LA GUERRE
et
MINISTÈRE DE LA MARINE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 347

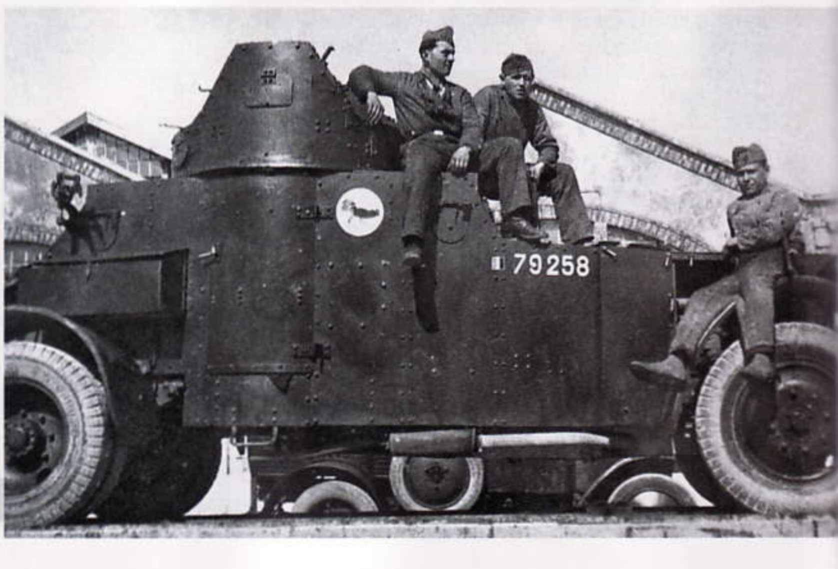
BREVET MILITAIRE

valable pour la conduite des véhicules automobiles de l'Armée ou de la Marine.
(Décret du 26 mars 1921, décret du 31 décembre 1922, arrêté du 17 octobre 1923.)

Titulaire : M. (1) MATHIEU , Pierre n° mle 6535
Grade 2° Classe , dép Marne
né le 16-5-14 à Alleinant
domicile Verdun , dép Meuse
corps d'affectation 6° Cuirassiers.
corps instructeur 6° Cuirassiers.
Verdun , le 16 Décembre 1935
Lt-Colonel LAFEUILLADE Cdt le 6° Cui
Le Président de la Commission d'examen,
TLafeuillade

(1) Nom, prénoms. — (2) Grade.

6ᵉ CUIRASSIERS



Au 6ᵉ cuirassiers de Verdun en 1935. Pierre Mathieu est assis sur l'aile de l'AMD WHITE-LAFFLY 50 AM ▮ 79 258 ornée du premier insigne du régiment. *(Coll. P. Mathieu)*

Escapade africaine

Témoignage de Pierre Mathieu
recueilli par Erik Barbanson

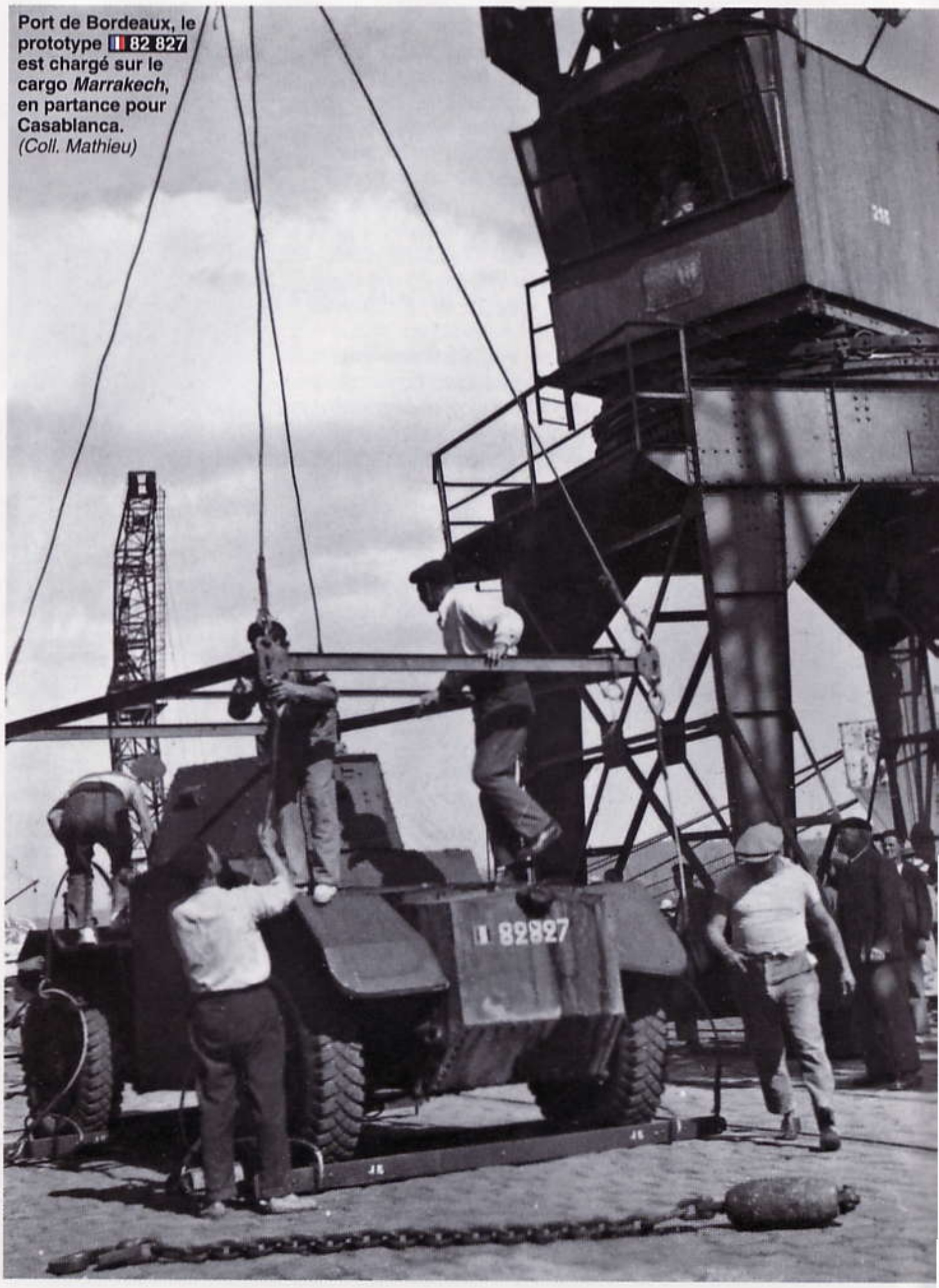
J'étais affecté au 3e escadron du capitaine Gosselin. Comme je connaissais la musique, il voulait me mettre trompette mais, travaillant déjà à Plancy comme mécanicien aux ateliers Poncelet, spécialisé dans la réparation de matériels agricoles, j'ai demandé à entrer à l'atelier du corps. Ils m'ont fait faire un essai. J'ai fait de la forge, de la soudure autogène et toutes sortes de choses. À l'atelier, le capitaine Roux souhaitait me garder mais mon adjudant n'a pas voulu et m'a mis au dépannage.

Le 6e cuirassiers avait des automitrailleuses ***White-Laffly****, avec des roues jumelées à l'arrière. Sur route cela allait mais dans les chemins, dès qu'il y avait des ornières ou même simplement de l'herbe, on dérapait comme avec une savonnette. Une pente humide était impossible à monter et lorsqu'il faisait froid, les arbres de transmission cassaient.*

En août 1936 nous avons reçu de nouvelles automitrailleuses Laffly. »[1]

Volontaire pour le Maroc

Le même mois, le prototype de l'AMD Panhard est envoyé au 6e cuirassiers, et le capitaine Gosselin recrute une équipe au sein de l'atelier : « *Nous ne connaissions pas ce nouveau véhicule et nous étions très intrigués. Le capitaine m'a dit : Mathieu, cela te ferait plaisir d'aller au Maroc ? J'ai dit oui. Et c'est ainsi que j'ai été affecté comme conducteur.* »



Port de Bordeaux, le prototype 82 827 est chargé sur le cargo *Marrakech*, en partance pour Casablanca. *(Coll. Mathieu)*

Le 7 septembre, le prototype est embarqué en gare de Verdun. L'équipage désigné quitte Verdun le 14 et arrive le lendemain à Bordeaux. Le prototype est chargé dans l'après-midi sur le cargo *Marrakech*. Pierre Mathieu, tout nouvellement nommé cavalier de première classe (16 septembre), embarque à son tour. Il débarque le 18 à Casablanca, avant de rejoindre, le 6 octobre, le 1er régiment de chasseurs d'Afrique à Rabat.

Le 1er RCA est réparti sur tout le territoire marocain. À Rabat se trouvent l'état-major et les services dont l'atelier. Le 3e escadron stationne à Goulimine, les 2e

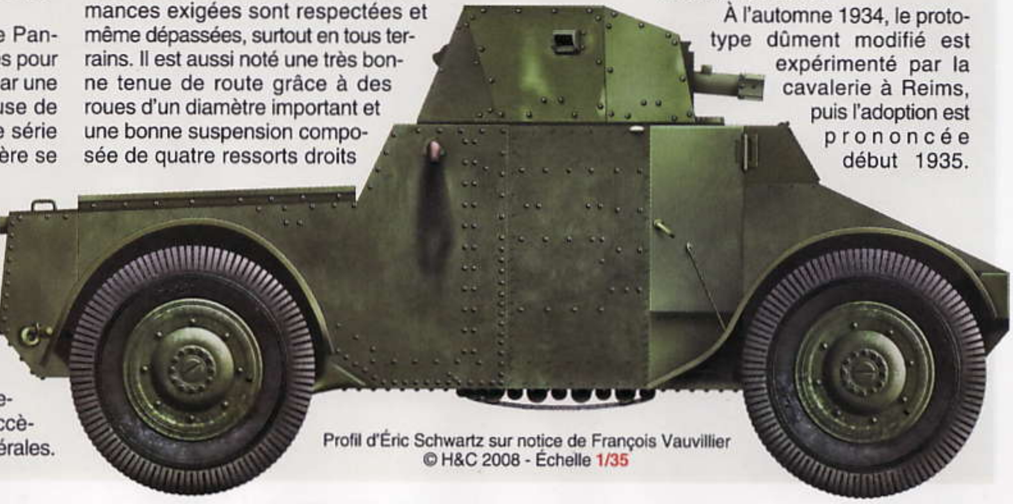
LA CONFIGURATION INITIALE

Lancé à la fin de 1931, le programme de l'AMD (*automitrailleuse de cavalerie type découverte*) donne lieu à la présentation de prototypes à quatre roues motrices émanant de Renault, Latil, Berliet et Panhard. Ce dernier, achevé en octobre 1933 (désignation constructeur « *voiture spéciale 178* »), éclipse tous ses rivaux.

À l'avant, le conducteur du prototype Panhard dispose de nombreux volets et fentes pour la vision. La partie centrale est occupée par une tourelle Avis prévue pour une mitrailleuse de 13,2 mm (remplacée sur les voitures de série par une tourelle biplace APX 3). À l'arrière se trouve un poste de conduite inverseur — comme il est d'usage à l'époque — permettant de partir rapidement en marche arrière sans devoir faire demi-tour ; mais, les roues directrices étant à l'avant, la conduite en inverseur est délicate et demande une bonne pratique. À droite de l'inverseur se trouvent le compartiment moteur, puis le radiateur et le ventilateur. Une cloison pare-feu isole le moteur et le radiateur. On accède à bord de la voiture par deux portes latérales. Censées faciliter le passage des talus, deux petites chenilles sont placées sous la caisse.

Le prototype est présenté en janvier 1934 à la commission de Vincennes. Par rapport au programme, la Panhard apparaît plus lourde, plus haute et plus large, mais les performances exigées sont respectées et même dépassées, surtout en tous terrains. Il est aussi noté une très bonne tenue de route grâce à des roues d'un diamètre important et une bonne suspension composée de quatre ressorts droits et d'amortisseurs de camions renforcés. La voiture est acceptée avec quelques modifications mineures, comme la suppression des chenilles ou l'installation de coffres à paquetages qui seront installés derrière les ailes arrière sur les modèles de série.

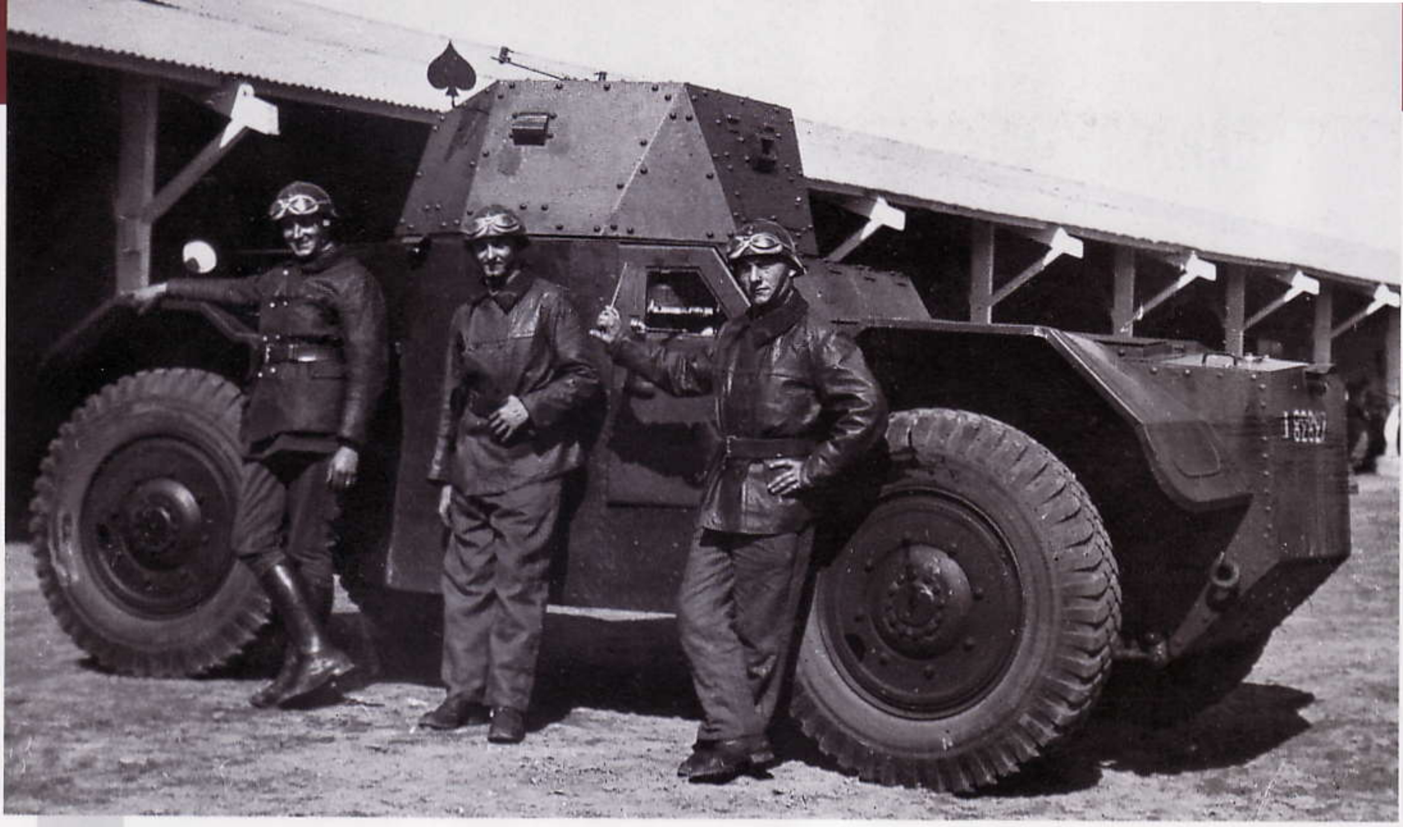
À l'automne 1934, le prototype dûment modifié est expérimenté par la cavalerie à Reims, puis l'adoption est prononcée début 1935.



Profil d'Éric Schwartz sur notice de François Vauvillier
© H&C 2008 - Échelle 1/35

---

[1] Il s'agit d'une vingtaine de **Laffly 80 AM** dites Laffly-Vincennes qui resteront en service jusqu'à leur remplacement par les premières AMD 35 Panhard de série. Elles seront ensuite versées au 3e (puis 1er) escadron du 8e cuirassiers de Saint-Germain-en-Laye.



14 octobre 1936, à l'atelier du 1er chasseurs d'Afrique à Rabat. De gauche à droite, le maréchal des logis Thévenin, l'inverseur Brouet et le conducteur Pierre Mathieu posent devant l'AMD Panhard protoype 82 827, juste avant leur départ pour leur périple de quinze jours à travers le Maroc.
(Coll. P. Mathieu)

et 4e escadrons à Ouarzazate et le 1er escadron à Taroudant. Le corps est commandé par le lieutenant-colonel Rickling devant lequel l'équipage du prototype de l'AMD Panhard — maréchal des logis Thévenin, cavaliers Bourret et Mathieu —, se présente le 9 octobre. Nos trois métropolitains sont ensuite pris en charge par le commandant Pommereau :

> *« Nous n'étions pas les seuls à faire des essais : il y avait Citroën, Renault, Berliet... »*

« En arrivant, nous n'avions rien du tout hormis notre tenue bleu horizon, comme en 14-18, qui était neuve. Tout le monde nous regardait bizarrement. Lorsque le commandant nous a vu, il nous a dit que cela n'allait pas pour rouler en automitrailleuse et il nous a fait rhabiller avec une tenue kaki en toile.

Nous n'étions pas les seuls à faire des essais ou des démonstrations. Il y avait Citroën, Renault, Berliet mais leurs véhicules n'étaient, souvent, pas carrossés. C'étaient des camions lestés avec des gueuses en béton pour simuler le blindage et l'armement. Nous sommes tous partis ensemble. Cela faisait un convoi important avec 30 à 40 officiers pour suivre les évolutions des véhicules. Je conduisais la voiture tandis que Brouet était inverseur. Le maréchal des logis Thévenin venait de l'EHR [escadron hors-rang] *du 6e cuirassiers. Il était là pour nous guider, nous payer, s'occuper du ravitaillement et nous communiquer les itinéraires. »*

L'équipage de l'AMD se retrouve sous les ordres du sous-lieutenant Atelier — au nom prédestiné — pour organiser les essais que va subir le prototype durant tout son parcours. Pierre Mathieu a un avis bien particulier sur cet officier qui va se révéler un risque-tout : *« Le lieutenant qui s'occupait de nous était fou ! Il entrait dans la voiture et me commandait de faire telle ou telle chose. C'est lui qui me demandait de descendre sur des rochers pour rejoindre les oueds. »*

Aucun tour opérateur ne s'y risquerait

Du 14 au 29 octobre, le prototype exécute un incroyable périple à travers tout le Maroc. Aujourd'hui encore, aucun tour opérateur n'oserait entreprendre un tel circuit en 4 x 4 dans un temps aussi court et sur des pistes aussi difficiles ; mais à l'époque rien ne fait peur à l'équipage du prototype de l'AMD Panhard dont voici les principales étapes : Rabat, Casablanca, Ben Guerir, Marrakech, le col de Tizi n'Test qui culmine à 2 100 m, non loin du djebel Toubkal, le plus haut sommet d'Afrique de l'ouest et Taroudant où une journée de repos est accordée le 19 octobre avant de repartir par Igherm, Tata, où commencent 300 km de pistes passant par de larges plateaux désertiques et sablonneux longeant l'oued Drâa et ponctués seulement des oasis d'Akka, Foum el-Hassane et Tarhjijt, avant d'arriver à Goulimine (Guelmim) le 24 octobre. De là, le prototype tourne un peu autour de Goulimine avant de se diriger sur Tiznit, Agadir, Mogador (Essaouira), Safi, Mazagan (El-Jadida) et enfin Casablanca. Un parcours éprouvant, comme le souligne Pierre Mathieu :

« Tous les jours nous roulions. Nous sommes passés par tous les postes militaires créés par Lyautey. C'est là que l'on nous ravitaillait. On a dû faire à peu près 3 000 kilomètres. Depuis Casablanca, j'ai fait tout le sud marocain où il y avait une borne qui indiquait à l'entrée d'une piste traversant le Sahara : " Djibouti, sept mois à dos de chameau ".

Ce prototype était une très bonne voiture. Les officiers qui nous suivaient n'ont pas eu de chance avec les voitures Berliet et Citroën, car elles sont tombées en panne à cause des radiateurs. Ma voiture a tenu le coup grâce au refroidissement par air.

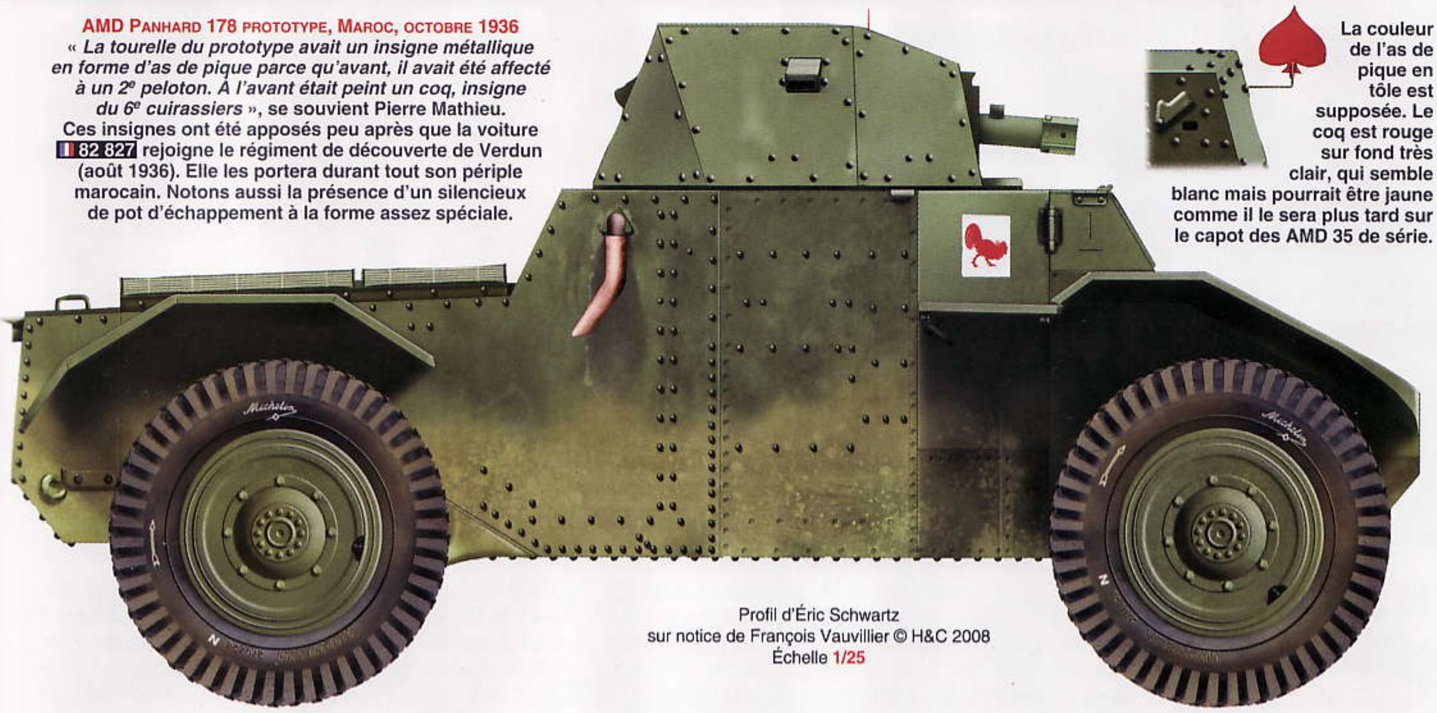
Lorsque j'ai passé l'oued Drâa [entre Akka et Goulimine], *il y avait devant moi un indigène qui marchait pour m'indiquer la hauteur de l'eau. C'est là que je suis*

Assis sur l'aile de sa voiture, Pierre Mathieu s'autorise une cigarette durant une pause pour le ravitaillement en essence et l'entretien du véhicule à Ben Guerir, près de Marrakech.
(Coll. P. Mathieu)

NOTE

2. Allusion au fameux démarreur (ou lanceur) Viet, qui équipe un certain nombre de véhicules militaires, et notamment le char D 2 de 2e série (→ *GBM 83 page 14).*

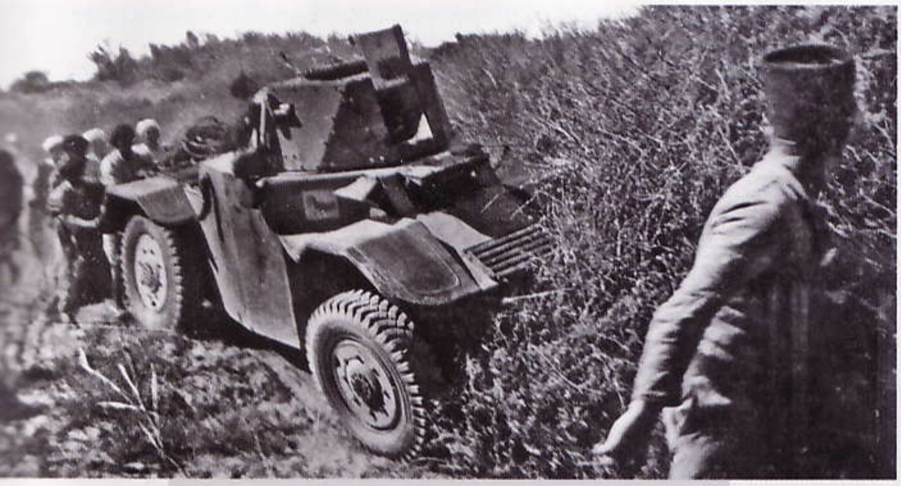
3. Sans doute plutôt l'une des premières voitures de série.



AMD Panhard 178 prototype, Maroc, octobre 1936
« La tourelle du prototype avait un insigne métallique en forme d'as de pique parce qu'avant, il avait été affecté à un 2e peloton. À l'avant était peint un coq, insigne du 6e cuirassiers », se souvient Pierre Mathieu. Ces insignes ont été apposés peu après que la voiture 82 827 rejoigne le régiment de découverte de Verdun (août 1936). Elle les portera durant tout son périple marocain. Notons aussi la présence d'un silencieux de pot d'échappement à la forme assez spéciale.

La couleur de l'as de pique en tôle est supposée. Le coq est rouge sur fond très clair, qui semble blanc mais pourrait être jaune comme il le sera plus tard sur le capot des AMD 35 de série.

Profil d'Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier © H&C 2008
Échelle 1/25



24 octobre 1936, oued Goulimine. Cet endroit, où le 3/1er RCA tient garnison, sera le seul où Pierre Mathieu recevra une aide extérieure. Il descend ici dans un oued, précédé d'un chas'd'Af' qui lui indique le meilleur chemin... mais la voiture s'est mise en crabe.

resté planté au milieu de l'oued qui faisait à cet endroit 300 m de large. Il était midi et les 30 à 40 officiers qui suivaient la voiture m'ont laissé sur place pour aller manger. Moi, j'avais faim et surtout soif sous 40°, amplifiés par le blindage de la voiture. Un Arabe est venu me donner des petites prunelles pour la soif. Quand les officiers sont revenus, je suis parvenu à remonter de l'oued. Alors, ils m'ont demandé de repasser. J'ai dit non. Tant que je n'avais pas eu à manger, je n'ai pas voulu repartir.

On a fait les essais dans le sable car il n'y avait pas beaucoup de pistes dans le sud du pays, mais les vitesses sautaient. J'ai appris qu'il ne fallait pas lâcher le pied de l'accélérateur car cela faisait des à-coups et nous resterions bloqués. Alors j'ai pris mon ceinturon pour bloquer la vitesse.

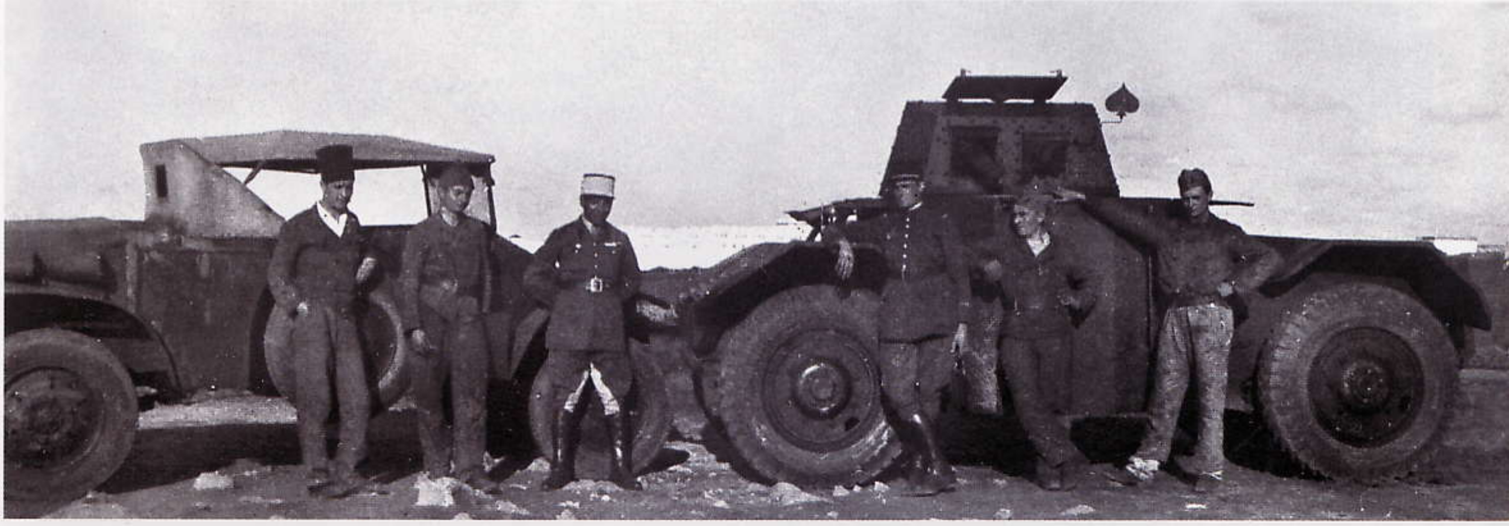
La voiture avait une batterie d'accus pour la mettre en route. Quand elle était vide, nous avions un lanceur pour démarrer[2]*. C'était la seule voiture équipée comme cela. Le lanceur était au ras du plancher. On lançait une masselotte, cela mettait un coup au moteur et il démarrait. Le prototype*[3] *que j'ai essayé à Vincennes n'était pas pareil. Il avait deux batteries d'accus.*

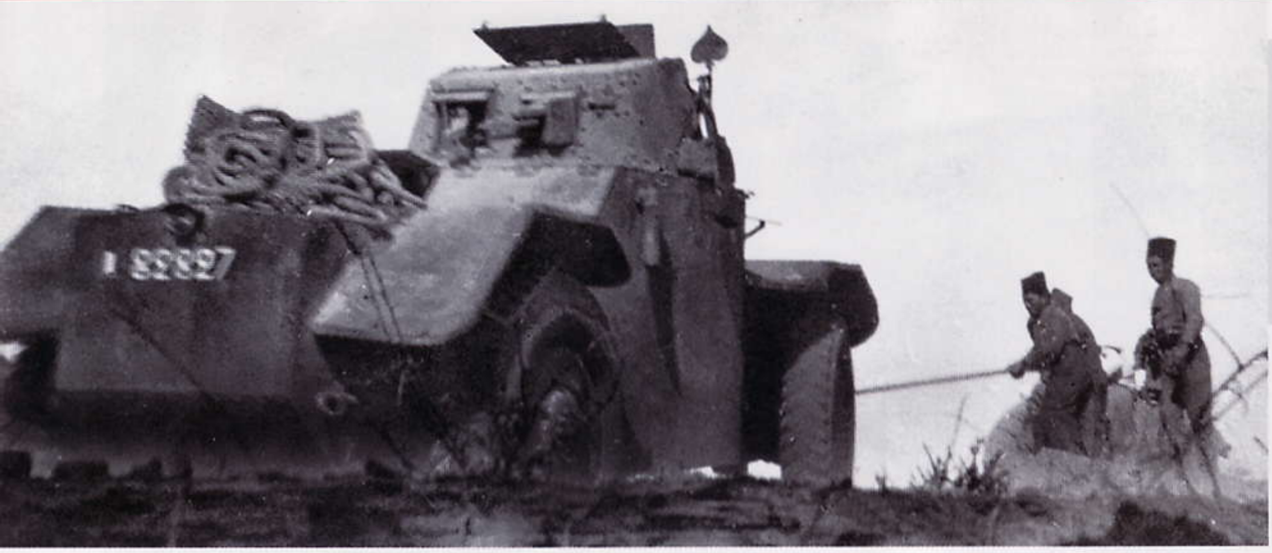
Chaque roue, qui étaient toutes motrices, avait un carter avec de l'huile. Lorsqu'on traversait un oued, et nous en avons traversé beaucoup, j'étais obligé de démonter le tambour des freins pour vider l'eau rentrée dedans car avec l'huile cela faisait une épaisse mayonnaise. La tourelle se manœuvrait avec une manivelle. Il y avait un frein pour la bloquer en rotation. »

Le lendemain de son retour à Rabat (31 octobre), l'équipage révise entièrement le prototype et l'astique car, le 4 novembre, il effectue la démonstration finale de ses capacités devant un parterre d'officiers.

Le 7 novembre 1936, le prototype et son équipage

Durant ses essais au Maroc, l'AMD prototype cotoie quelques oiseaux rares tels cette VLTT **Berliet VUR** affectée au 1er RCA, qui faisait partie des véhicules du convoi. *(Coll. P. Mathieu)*





Sur cette dernière photo prise à l'oued Goulimine, des chasseurs d'Afrique du 3e escadron aident au passage de l'AMD. À l'arrière sont lovées les cordages servant, tantôt à haler l'engin, tantôt à attacher la tourelle qui, sur des pentes trop raides, a tendance à sortir de son chemin de roulement. *(Coll. P. Mathieu)*

REMERCIEMENTS chaleureux à M. Pierre Mathieu à qui cet article rend hommage, ainsi qu'à son petit-fils M. Hervé Mathieu,

embarquent à Casablanca sur le paquebot *Chella* qui les achemine jusqu'à Marseille. Le 14 novembre, Pierre Mathieu rejoint Verdun par le train, le prototype suivra trois jours plus tard. Si son conducteur rapporte avec lui une lettre de félicitations signée du lieutenant-colonel Rickling, commandant le 1er RCA, qui met en avant la bonne tenue et la discipline de l'équipage du prototype, il est un peu amer car « *on ne m'a rien demandé durant mon séjour et je n'ai pas su les résultats des essayés réalisés au Maroc* ».

L'objectif ignoré : rééquiper la plupart des escadrons d'Afrique en AMD Panhard

Ce que Pierre Mathieu ignorait, c'est que l'EMA envisageait dès 1936 l'emploi opérationnel de l'AMD Panhard en Afrique du Nord, ce qui se traduira, en 1938-1939, par trois marchés totalisant 128 voitures... dont aucune n'y sera jamais acheminée. [4]

Le « raid marocain » restera une belle aventure humaine pour Pierre Mathieu dont la mission technique n'est pas encore finie : après une courte permission, il rejoint Vincennes pour essayer la tourelle APX 3 sur, sans doute, l'une des premières Panhard de série : « *Là-bas, il avait des gens de Panhard qui étaient dans des garages. C'était l'hiver et ils restaient là pour se réchauffer. Il n'y avait que nous qui roulions* ». Durant ce mois de décembre 1936, il parcourera plus de 850 km, la plupart du temps sur circuit. Un tuyau d'essence cassé sera le seul incident de cette période.

« *Ce n'est qu'à mon retour de Vincennes que le 6e cuirassiers a commencé à être équipé des premières AMD Panhard, quelques mois avant ma libération.* » [5]

Épilogue : du 6e cuir au 6e cuir

Le 1er octobre 1937, le cavalier de première classe Mathieu retrouve la vie civile après deux ans de service et reprend son travail aux ateliers Poncelet.

À la mobilisation, il rejoint de nouveau le 6e cuirassiers où il devient le chauffeur du capitaine Devouges, avec qui il fera toute la campagne de mai-juin 1940.

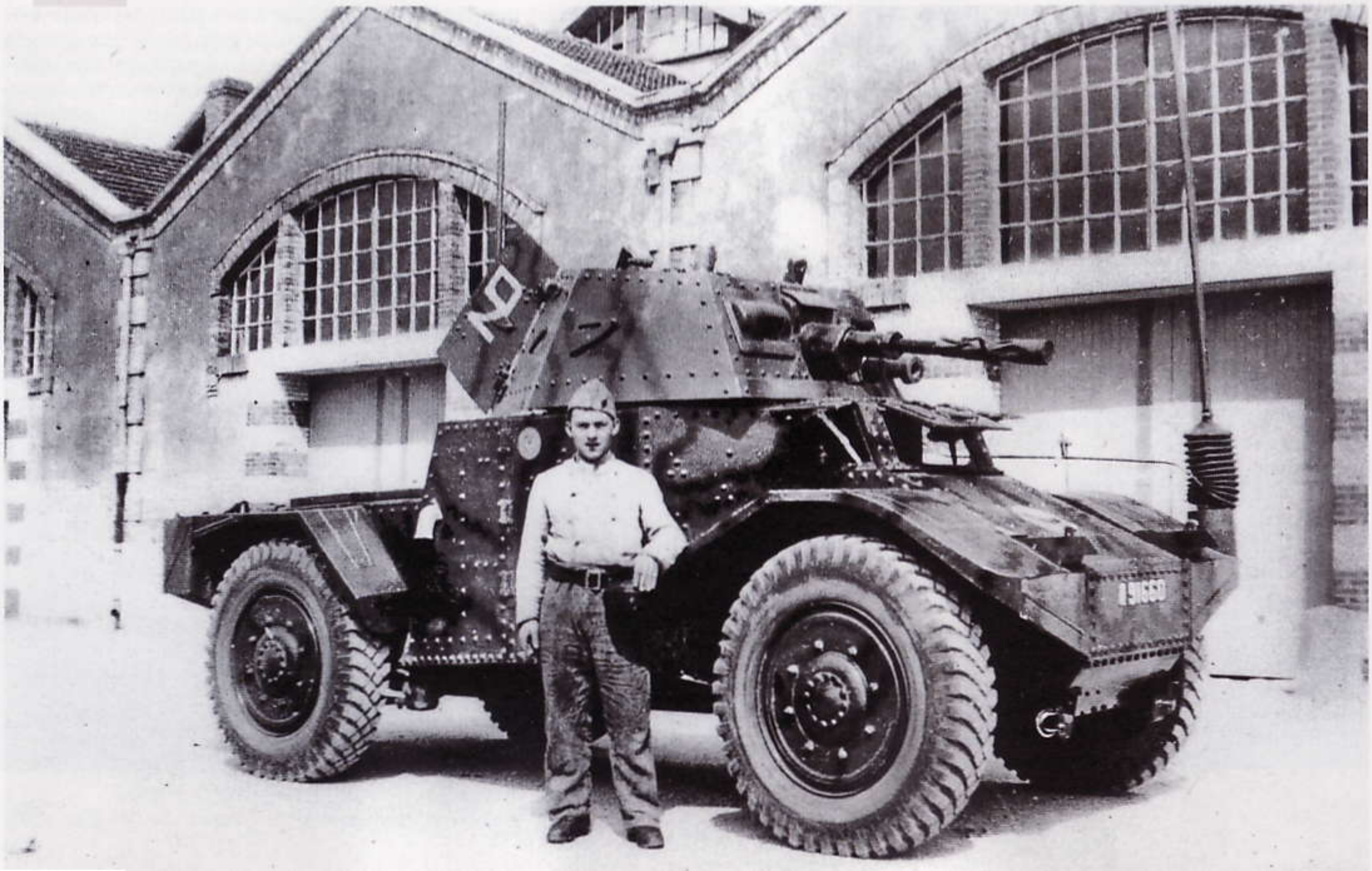
Quant au prototype, selon certaines sources, il serait resté au 6e cuirassiers où il aurait servi de voiture de liaison blindée au colonel Dario durant la campagne. Une photo de 1940 le montre abandonné le long d'une route, mais ceci est une autre histoire. ■

NOTES

4. Détails ➜ *GBM 82 page 40.*

5. Les premières de série sont livrées au régiment en avril 1937.

Après son périple marocain puis une campagne d'essais à Vincennes, Pierre Mathieu achève son service militaire au 6e cuirassiers de Verdun. Le voici au quartier Villars, en tenue de travail devant l'une des premières AMD 35 de série livrées au régiment de découverte de la 1re DLM. Il s'agit ici de la voiture 91 660, équipée TSF. Comme toutes les AMD 35 des deux premiers marchés, elle est revêtue d'un camouflage dont les larges liserés au pistolet soulignent les taches. Le nouvel insigne du régiment — cuirasse — vient d'apparaître sur le flanc du véhicule, mais le coq demeure bien présent sur le capot avant. *(Coll. P. Mathieu)*



ABONNEZ-VOUS !

GBM
Histoire de
GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL
LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION
MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages du catalogue édité en 1939 par le mythique constructeur d'Asnières, présentant la gamme complète des **tous terrains LAFFLY**

LAFFLY

NOUVEAU

VOITURES TOUS TERRAINS

Quelques types de Véhicules LAFFLY, tous terrains

RARE ET RECHERCHÉ : le catalogue Laffly 1939 avec la gamme complète des tous terrains, y compris les châssis surbaissés V 15 et W 15.

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

SECRET

N°

CATALOGUE DES PIÈCES DE RECHANGE DES CHARS RAPIDES 1935 S

SOMUA

MARCHE N°

Les 250 premiers à s'abonner pour la première fois à GBM, recevront, EN PLUS, l'extrait du catalogue du char Somua S 35

Tous les matériels français qui roulent ou tirent sont dans GBM

offre valable dans la limite des stocks disponibles

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**
6 numéros *(18 mois)* ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*
Je recevrai en cadeau le fac-similé LAFFLY 1939

OFFRE SPÉCIALE NOUVEAUX ABONNÉS

☐ *Je m'abonne pour la première fois à GBM.*
Si je suis dans les 250 premiers, je recevrai en plus le fac-similé SOMUA S 35

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

- **ANCIENS NUMÉROS** • *(Cercler les numéros choisis)* :
13 - 14 -16 - 19 - 22 - 24 - 25 - 26 - 28 29 - 34 - 35 - 36 - 37 - 45 - 59 - 61 - 62 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78- 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 : l'ex : **6,90 €** .... ☐☐☐,☐☐ €[1]
- **HORS-SÉRIES Histoire de Guerre** :1 - 2 - 3 - 5 - 6 - 7 - 8 - 10
l'ex : **10,95 €** .... ☐☐☐,☐☐ €[1]
- **BATAILLES N°30** .... 6,50€[1]

FRAIS DE PORT *(1 - magazines)*	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex.: 5 €.	6 à 12 ex.: 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex.: 12 €	6 à 12 ex.: 15 €	12 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex.: 15 €.	6 à 12 ex.: 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex.: 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	

GBM 085

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911 Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ☐☐☐,☐☐ €
Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**
expirant en ☐☐/☐☐ *Clé* ☐☐☐
mois année (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

TRACKSTORY
Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires

Les blindés Français de 1940

TRACKSTORY
RENAULT D2
N°9

Nouveau !
n° 9 :
Renault D2
64 pages,
12 pages
couleurs

Chars et véhicules du monde

n° 2 : Les
semi-chenillés
SdKfz 251
et leurs
variantes

CENTURYTRACKS
Les semi-chenillés
Mittlererpanzerkraftwagen
Sd.Kfz 251
N°2
1943 - 1945
Les Sherman français de la libération
N°1

n° 1 :
Shermans
Français
de la
libération
1943-1945

Toujours disponible

TRACKSTORY
RENAULT D1

Trackstory
n° 3 : Chars B1-B1 bis
n° 4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 : Hotchkiss H35-H39
n° 7 : FCM 36
n° 8 : Renault D1

FOCUS

FOCUS
N°2
SOMUA S35
FOCUS
RENAULT UE

Photoscope complet d'un matériel avec historique, photos d'archives, profils et plus de 150 photos couleurs, 44 pages.

n° 1 : Renault UE

Nouveau !
n° 2 : Somua S35

Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de bataille, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc... Collections au format 17,5 cm X 24,5 cm. Nombreux profils couleurs, photos d'archives pour la plupart inédites. Couverture pelliculée, dos carré cousu collé. Edition bilingue.

MINITRACKS

Le seul magazine de modélisme militaire entièrement dédié aux petites échelles

Trimestriel - Format A4 Dos carré,
72 pages couleurs, couverture pelliculée

Commandez directement en ligne sur http://www.minitracks.fr

MINITRACKS
N°7

Nouveau !

BON DE COMMANDE, à découper ou à recopier et à nous renvoyer avec votre règlement

Nbre d'exemplaires commandés : Centurytracks n°1 ☐ n°2 ☐

Trackstory n°3 ☐ n°4 ☐ n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ n°8 ☐ n°9 ☐

TRACKSTORY et **CENTURYTRACKS** :14,50 € par numéro
+ port unitaire .... exemplaire(s) Total ☐

FOCUS : 9.95 € par numéro + port n° 1 ☐ n° 2 ☐ ☐

MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ☐

Abonnement 4 numéros, 41.50 €(france), 46,50 € (CEE)

Port par n° commandé : 3,00 € (france), CEE 4,00 €
A partir de 3 n° : port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) - 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE)
5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE) - au delà de 5 n° nous consulter

Nom : Prénom :

n°, rue :

Code Postal : Ville/City :

Pays / Country : Email :

Chèque bancaire ou postal pour France uniquement

France et autres pays / Others country : VISA - Eurocard - Mastercard

Numéro de carte :

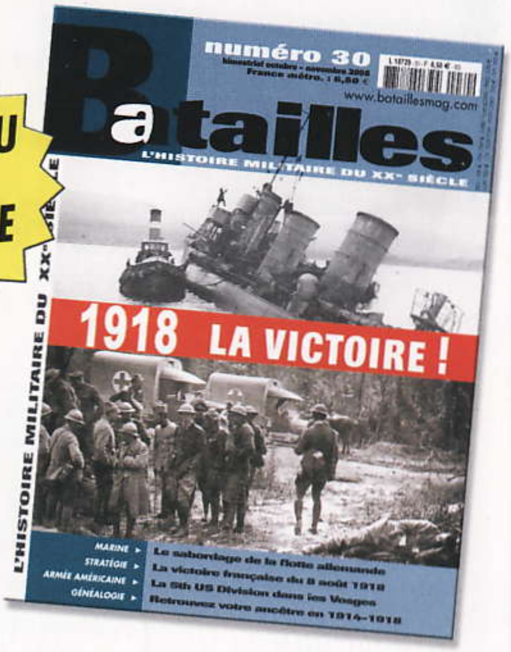
Expire le : / / Code de sécurité (au dos de la carte) :

Nom du porteur

Date et signature :

Attention nouvelle adresse
Envoyez votre règlement à : Editions du Barbotin
20, La Deniserie - 28240 - Les Corvées Les Yys - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 02-37-49-84-76
Boutique en ligne sur http://www.minitracks.fr

NOUVEAU en KIOSQUE


numéro 30
www.bataillesmag.com
Batailles
L'HISTOIRE MILITAIRE DU XXe SIÈCLE
1918 LA VICTOIRE !
MARINE
STRATÉGIE
ARMÉE AMÉRICAINE
GÉNÉALOGIE
Le sabordage de la flotte allemande
La victoire française du 8 août 1918
La 5th US Division dans les Vosges
Retrouvez votre ancêtre en 1914-1918

*bon de commande
également
disponible page 81*

1918 LA VICTOIRE !

Depuis que Ludendorff a avoué que le 8 août 1918 avait été un jour de deuil pour l'armée allemande, cette date est considérée comme étant celle du début de l'offensive victorieuse alliée, qui menera à l'armistice du 11 novembre, cent jours plus tard. L'assaut allié ayant été lancé ce jour -là dans le secteur d'Amiens, tenu par le Britanniques depuis 1916, beaucoup s'imaginent que le succès en revient à l'armée anglaise.
Or la vérité est assez différente.

suite à lire dans
BATAILLES n°30

6,50 €

en kiosque et sur
www.militaria-mag.com

Les conséquences du 8 août 1918
Amiens, le 8 août 1918 : une victoire française
Les conséquences du 8 août 1918
Amiens
Spectacle d'horreur

n°74 : nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 9e BCC au combat • Chars Hotchkiss H35 réarmés •

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF AMD Chevrolet • Mortier 270 de Bange en 14-18

n°76 : la percée de Sedan • Le char B • AMD Laffly S15 Toe • ER 17 • le 6e GAM et ses Gnôme et Rhone tous terrains.

n°77 : la ligne Weygand le 12e GRCA • 155 C Schneider • TOE ER 26 bis Le 14e BCC • Latil TAR • Entretien avec Weygand

n°78 : Le 1er GRDI • Les motorisés au Maroc • Mortier 220 de Bange • le 14e BCC • Le R11 • histoire d'une AMR 33

n°79 : De Gaulle au 507e RCC • Le 220 TR Schneider • l'ER 40 • Renault et les chars fururs • Latil M7 T1 Camions Peugeot

n°80 : en AMD au 8e cuir. • Mortier de 220 ACS • Le 19e BCC • Le poste E10 • Latil M7 T1(2) • Enquête sur les chars B...

n°81 : 15 mai 40 • Somua S 35 • Le 155 GPF • Les camions Saurer • l'ER 22 des artilleurs • En campagne avec le 7eBCC

n°82 : Tracteur Sauer 6 roues 1939 • Canon AC 47 modèle 1937 • Tracteurs Jeffery et Nash Quad • 45e BCG • 2e GRDI de la Sarre

n°83 : les camions Ariès aux Armées • la 345e Cie autonome de chars de combat à Montcornet • les casseurs de Panzer...

n°84 : les Dion-bouton aux armées • les autos blindés lourds belges • l'ER 27 • Laffly V10 • 2e GRDI, combats pour l'honneur.

GBM, les 1000 premières pages

ET TOUS LES ANCIENS MAGAZINES : 6,90 €

port GRATUIT*

à partir de 25 € d'achats

cumulable avec les achats de livres

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

n°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuses d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering •Forces spéciales soviétiques

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

n°62 : Les bombardements Stratégiqaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • baptème du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

ANCIENS HORS-SÉRIES • 10,95 € l'exemplaire

*offre valable jusqu'au 30 novembre 2008

n° 1 - GHH001

Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

n° 2 - GHH002

Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

n° 3 - GHH003

La Luftwaffe,1918-1945. Naissance et mort de l'aigle.

n° 5 - GHH005

Churchill, les combats du Vieux Lion

n° 6 - GHH006

Stratèges et stratégies

n° 7 - GHH007

Un siècle de terrorisme

n° 8 - GHH008

Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

n° 10 - HGH001

La révolution des chars de combat

NOUVEAUTÉ

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE

4

LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918

TOME 2
L'ARTILLERIE LOURDE À GRANDE PUISSANCE

Général Guy
FRANÇOIS

HISTOIRE & COLLECTIONS - PARIS

LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
L'artillerie lourde à grande puissance

Général Guy François

Avec la forme nouvelle et monstrueuse que prend la guerre débutée « la fleur au fusil » le 2 août 1914, les deux camps développent durant quatre années une formidable artillerie de très gros calibre. Mais dans cette course au gigantisme, la France a pris du retard, qu'elle va devoir combler à marche forcée.

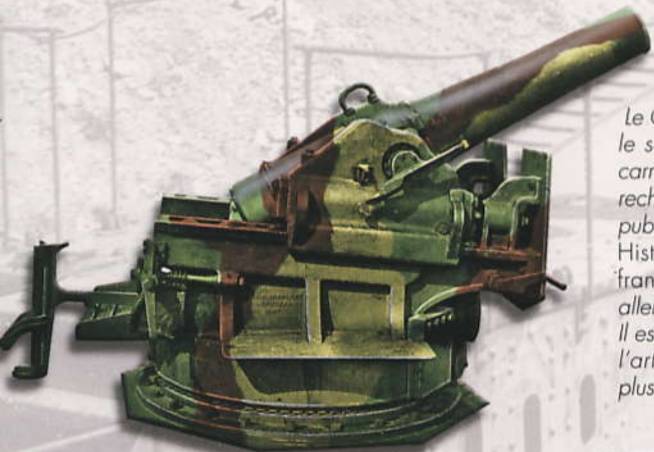
Les premières ressources en artillerie à grande puissance destinées à appuyer nos Poilus au fond des tranchées, sont fournies dès la fin de l'année 1914 par la marine qui met à terre, ou sur péniches et canonnières fluviales, des pièces de 100 mm, 14, 16, 19 et 24 cm. L'artillerie de côte fournit elle aussi des ressources analogues en bouches à feu, mais l'adaptation de ces pièces de bord et de côte à la guerre de position, sur terre, demande la mise au point d'affûts spéciaux, utilisant pour la majorité d'entre eux un support approprié : le rail. Ainsi naît une puissante artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF), installée sur d'impressionnants affûts-trucks qui, au nombre de plusieurs centaines en 1918, seront les instruments d'un déluge d'acier.

Ce petit volume très structuré passe en revue les quelques 49 matériels différents de ce genre, du modeste 95 mm de côte monté sur wagon blindé, jusqu'aux imposants matériels de 340, 370 et 400 mm, sans oublier le plus gigantesque de tous, l'obusier de 520 mm modèle 1916 — 265 tonnes sur rail — dont l'obus pesait à lui seul plus de 1 600 kilos ❑

format **20 x 24** cm
64 pages
115 photographies
12 silhouettes couleurs

15,50 €
en librairie

QUELQUES MATÉRIELS D'ALVF
DES PLUS GROS CALIBRES
DE 340 À 400 MM



L'auteur :

Le Général Guy François, né en 1946, a quitté le service actif des Armées après 35 ans de carrière. Il effectue depuis plus de trente ans des recherches relatives à l'histoire de l'artillerie, et a publié divers ouvrages sur le sujet :
Histoire de l'artillerie lourde sur Voie Ferrée française, *une histoire de l'artillerie sur rails allemande :* Eisenbahnartillerie.
Il est également l'auteur de nombreux articles sur l'artillerie lourde, de marine ou de côte dans plusieurs revues spécialisées.

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE

3

LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918

TOME 1
L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

Pierre
TOUZIN

François
VAUVILLIER

HISTOIRE & COLLECTIONS - PARIS

déja paru : tome 1, l'artillerie de Campagne.
(en cours de ré-édition)

MATÉRIEL ALGP :
MORTIER DE 270 MM
MODÈLE 1889 DE CÔTE SUR AFFÛT
À CHÂSSIS CIRCULAIRE MODÈLE 1890

QUELQUES
MATÉRIELS
D'ALGP / ALVF
DE 293 MM À 32 CM

BON DE COMMANDE P.47